nur 3,90 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

WERKSTATT:
- Mini-Diorama
- Bausatzumwandlungen
- Modellbahn-ABC

Unter der Lupe:
- K27 von Bachmann
- 185 von Kühn in TT
- MP-15 von Athearn
- DR-V 100 von Brawa
- H0-Bahnwärterbude
- H0-Lichtmodule
- Reiro-Wachsspachtel
- *BR 64 von Märklin*

IGE-Erfolgsgeschichte
Volldampf rund um den Globus

US-Dampf
Mikados in den Rockies

Glück im Unglück
Der ICE-Unfall bei Fulda

Erster Großserienanbieter
Digital mit Selectrix

Im Land der Sachsen

Anlagenbau vom Feinsten



Inhalt









Titel: VT 137 Technomodell, Figuren Preiser, Szene: G. Kerber, Foto: Kirchberg. Kl. Bild: ZiMEC-H0-Anlage, Foto: Stirl.





Bahnwelt Aktuell

FRACHTVERKEHR

Franzosen kaufen Sachsen

Foto: Emersleben



Am 9. Juni 2004 rangiert W 232-09 (Ex-SZD-TE 109 026) der ITL im Rostocker Überseehafen.

● Während die DB AG mit der 2007 gekauften auch in Frankreich tätigen EWS (English Welsh & Scottish Railway Holding Ltd.) rasch Marktanteile der noch leicht defizitären SNCF-Güterverkehrstochter FRET abjagen will, geht die Staatsbahn aus dem Nachbarland nun in Deutschland auf Einkaufstour. Am 7. April 2008 hat die SNCF die Übernahme des privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens Import Transport Logistik (ITL) aus Dresden bekannt gegeben. Die von Uwe Wegat im, Dezember 1998 gegründete ITL bot anfangs mit den grün lackierten Altbaudieselloks der BR 118 und 120 vom Stützpunkt Königsbrück aus nicht mehr als einen kleinen Farbtupfer auf dem Netz der DB AG. Inzwischen hat sich das Unternehmen stark gemausert und ist in Polen, Tschechien und in den Niederlanden mit Niederlassungen vertreten. 2007 erwirtschafte ITL einen Umsatz von 45 Millionen Euro und transportierte mit den etwa 35 E- und Diesellokomotiven sowie 845 Waggons vor allem Öle, Rohstoffe und Getreide. Zum Kaufpreis des 75-prozentigen Anteils äußerte sich die französische Staatsbahn, die 2007 einen Rekordgewinn eingefahren hat, nicht. Der Nettogewinn der SNCF-Gruppe betrug 1,042 Milliarden Euro und war dreimal so hoch wie im Vorjahr. Die ITL erweitert die Optionen der SNCF für Transportangebote im Ost-West-Handel. Das sächsische Unternehmen ITL soll sein Geschäft Richtung Osten bis zur Ukraine und nach Russland ausbauen. Außerdem möchte die SNCF den Logistikdienstleister Geodis übernehmen und ihre Frachtsparte SNCF-Fret mit Geodis sowie den in der Gruppe Transport et Logistique Partenaires (TLP) vereinten Tochtergesellschaften zum viertgrößten Transport- und Logistikdienstleister Europas mit einem Umsatz von 7,7 Mrd. EUR verschmelzen.

NIEDERSACHSEN

Zukunft unklar

● Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) beschaffte bei Bombardier elf Traxx-Dieselloks der Baureihe 246 (001 bis 011) beschafft. Die Loks 002 bis 008 mietete die Metronom GmbH von der LNVG für ihre Züge von Hamburg nach Cuxhaven. Lok 001, beklebt mit Werbung für Traxx-Dieselloks, wurde zum Beginn der neuen Metronom-Linie im vergangenen Dezember eingesetzt und am 10. März 2008 außer Betrieb genommen. Anschließend wurden die Werbefolien entfernt. Lok 009 war ersatzweise für 002, die mit 003 einen Unfall hatte, während deren Reparatur, im Einsatz. Die vier nun nicht mehr benötigten Loks dienen derzeit als Reserve. Anfangs soll es ein anderes Betriebskonzept für die Unterelbebahn von Hamburg nach Cuxhaven gegeben haben, das mehr Loks erfordert hätte. Die LNVG soll bereits bei Bombardier angefragt haben, ob es eine Möglichkeit gäbe, die Loks zurückzugeben. Dies wurde jedoch von der LNVG offiziell dementiert. Derzeit wäre zudem kein Abnehmer für die hochwertigen Reisezugloks in Aussicht. Bombardier-Pressesprecher Jürgen Kornmann wollte keine Angaben machen, mit dem Hinweis zu Kundeninteressen würde man sich nicht äußern. Probleme bereiten beim Metronom auf der Unterelbebahn derzeit die in der Hauptverkehrszeit zu geringe Anzahl an 1.-Klasse-Plätzen in den eingesetzten Doppelstockwagen.

DB AG

„KI.KA Live-Express“ unterwegs

Foto: Metzeler



Erste Station der 110 321 im „KI.KA Live-Express“-Design war am 1. April 2008 Gleis 3 im Berliner Hauptbahnhof.

● Die gemeinsam durch Österreich und die Schweiz auszutragende Fußball-Europameisterschaft 2008 animierte auch „KI.KA“, den Kinderkanal von ARD und ZDF, und die DB AG zu einer großen Aktion rund um den Fußball. Vom 1. bis 12. April sorgte der „KI.KA Live-Express“ als Aktionszug für Fußballstimmung in elf deutschen Städten. In den drei gestalteten Eisenbahnwagen konnten sich die jungen Fußballfans mit ihren Eltern für die Teilnahme an der „KI.KA“-Sendung zur Familien-EM qualifizieren. Dabei galt es, einen Dribbling-Parcours zu absolvieren und beim Torwandschießen neben dem Tor auch eine hohe Schussgeschwindigkeit zu erreichen. Jeweils von 14 bis 17 Uhr lud der Sonderzug die Fußballfans und so manch Profi-Fußballer ein. Mit dem Einsatz vor dem Sonderzug schaffte es eine weitere Lok der Baureihe 110, in einem attraktiven Aussehen so manchen Fotofreund entlang der Route zu begeistern. Der „KI.KA Live-Express" war zu erleben in Berlin, Kiel, Bremen, Hannover, Köln, Mainz, Frankfurt/M., Karlsruhe, Nürnberg, München und Halle/Saale.



Foto: Oehler

■ *Nach Reparatur eines Radreifenschadens stand 65 1049 nach langer Zeit am 12. April 2008 wieder vor einem Sonderzug unter Dampf. Sie bespannte den Museumszug des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf (SEM) zur alljährlichen Mondscheinfahrt ins Erzgebirge. Am Zugschluss war 50 3648 des SEM für die Rückfahrt angekuppelt. Der Sonderzug ist hier auf der Hinfahrt nach Dorfchemnitz kurz vor dem Bf Chemnitz-Süd.*

DB REGIO OBERBAYERN

Großes Bahnfest in München

● Deutschlands größte Werkstatt für Reisezugwagen in München-Pasing öffnet erstmals die Türen für die Öffentlichkeit. Am 31. Mai 2008 kann man einen erhellenden Blick hinter die Kulissen der Werkstatt werfen. Daneben ist eine große Fahrzeugausstellung mit nostalgischen Stars wie E 18 047 und den historischen Rheingoldwagen, modernen und internationalen Zügen geplant sowie ein buntes Programm rund um die Bahn. Die Pasinger Werkstatt ist in der Bergsonstraße 110 direkt an der S-Bahn-Station München-Langwied. Das Fest geht von 10 bis 17 Uhr, es gibt zudem einen stündlichen Pendelzug vom Münchner Hbf zum Werk.



Foto: Petersen

■ *Ein Rangierunfall, verursacht durch eine falsch gestellte Weiche, bei dem in der Nacht vom 18. April 2008 mehrere Güterwagen entgleisten, legte den Eisenbahnverkehr in Hagen lahm. Der Fernverkehr musste umgeleitet, der Nahverkehr teilweise auf Busse umgestellt werden. Die komplizierten Bergungsarbeiten beeinträchtigten den Bahnverkehr bis zum folgenden Sonntag.*

Modelle als starke Vorbilder



Dr. Karlheinz Haucke

Wo steht denn geschrieben, dass unser Titelthema immer nur vom Vorbild bestimmt wird? Sie wissen das auch nicht? Eben!

Und wenn wir schon unseren Außentitel modellbahnerisch pfiffig gestalten, dann bietet sich doch eigentlich ein ums andere Mal der thematische Bezug auf unseren Modellteil geradezu an.

Die Probe aufs Exempel machen wir mit dieser Ausgabe. Und was wäre ein geeigneteres Thema als das nicht nur, aber eben auch für seine Modellbahnaktivitäten zu Recht gelobte Land der Sachsen?

Wir laden Sie ein zu einer Zoje-Fahrt mit Hans Dreilich aus der Packung 14136 und stellen die seit 1971 gewachsene H0-Anlage des Zittauer Modell-Eisenbahn-Clubs (ZiMEC), der schon zu DDR-Zeiten für Bewegung auch abseits der Schienenwege sorgte, im aktuellen Zustand vor. Und natürlich spielt auch der VT 137 322 seinen Vorbild-Hauptrollenpart im Rahmen der diesjährigen Schmalspur-Festlichkeiten, auf die wir Sie schon einmal einstimmen wollen.

Mit dieser gezielten Erweiterung unserer Titelthema-Definition wissen wir uns auf einem guten und weiterhin erfolgreichen Weg, stets geprägt von der ganz besonderen Nähe zu Ihnen, unseren Leserinnen und Lesern. Und eine erste Auswertung der im Rahmen der Leserwahl ermittelten Umfrageergebnisse zeigt uns, dass wir auch damit richtig liegen, denn eine klare Mehrheit legt ihren Interessensschwerpunkt auf Modellbahn und -bau fest.

Was natürlich nicht bedeutet, dass das Vorbild nicht interessiert, aber auf die Mischung kommt es letztlich an. Und die war schon immer eine unserer Stärken!

Bahnwelt Aktuell

BAYERN

Der neue Radlerzug der Westfranken

● Mit Beginn der Radl-Saison können sich die Radfahrer im Main- und Taubertal auf den Strecken der Westfrankenbahn auf mehr Transportkapazitäten freuen, denn mit 628 251 wurde nach 628 224 ein weiteres Fahrzeug für die Mitnahme von insgesamt 34 Fahrrädern umgebaut. Der Umbau beinhaltete den Einbau von Klappsitzen an einer Fahrzeugseite des Steuerwagens und eine völlig neue Bestuhlung im blauen Regio-Style mit Armauflagen aus Holz.



Foto: Mann

Ob sich das neuartige Konzept der längsseitigen Fahrradstellmöglichkeit bewährt und nicht zu Chaos beim Ein- und Aussteigen führt, wird sich zeigen, wenn das Wetter erste Ausflüge zulässt und der Radleransturm einsetzt.



Foto: Heiderich

Die ICE 3 der niederländischen Bahngesellschaft NS ziert seit kurzem ein neues, zierliches „Hispeed"-Logo auf der Stirn. Der 406 552 „Arnhem" zeigte es in Frankfurt/Main am 2. April 2008 den Reisenden.

GÜTERVERKEHR

SBB Cargo – kein Vorbild mehr

● Die Schweizer Bundesbahnen in den Negativ-Schlagzeilen? Bis vor wenigen Jahren hätte es eher einen Weltuntergang gegeben. Die Güterbahn der SBB, seit 2001 als eigenständige Aktiengesellschaft geführt, hat sich in den vergangenen Jahren jedoch zu einem Sanierungsfall entwickelt. Allein 2007 belief sich der Verlust auf 190,4 Millionen Schweizer Franken (115,1 Millionen Euro), bei einem Umsatz von rund einer Milliarde Franken. Die schnelle Expansion Richtung Nordsee und Saarland ist wohl über viele nicht kostendeckende Aufträge auf dem Markt entschieden worden. Die einst vorgesehene enge Zusammenarbeit mit der italienischen Staatsbahn war nicht vom Erfolg gekrönt, wie auch der eigene Verkehr auf dem Netz der FS. Nur wenige Siemens-Loks der Baureihe Re 474 wurden durch die SBB für diese Dienste übernommen. Anfang April 2008 sprach der SBB-Vorstandschef Andreas Meyer von einer radikalen Neuausrichtung. Dabei geht Meyer davon aus, dass SBB Cargo alleine weder in der Schweiz noch in Europa eine Zukunft habe. Nach einem starken Partner, der neben dem Schienenverkehr auch das Logistikgeschäft versteht, wird gesucht. Die Mehrheit der Güterbahn soll allerdings bei den SBB verbleiben, sonst gäbe es doch den eidgenössischen Weltuntergang.

Zwischenhalt

■ **Bombardier und KIT** (Karlsruher Institut für Technologie) haben eine Stiftungsprofessur für Bahnsystemtechnik an der Fakultät für Maschinenbau vereinbart. Der Hersteller will für zehn Jahre anwendungsnahe Forschung und Lehre unterstützen.

■ **Die DB AG** will neue geschlossene Autotransportwagen beschaffen, insgesamt 300 vierachsige zweiteilige Hccrrs und 25 achtachsige vierteilige Hcceerrs.

■ **Bernhard van Engelen,** einer der Privatbahn-Pioniere, Ex-Betreiber der Mainischen Feldbahnen, der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) und der RüKB, verstarb Mitte April im Alter von nur 40 Jahren.

■ **Eurotunnel** hat erstmals seit der Gründung die Gewinnzone erreicht. Noch 2006 waren es 204 Millonen Euro Verluste. Der Umsatz stieg 2007 um sechs und im ersten Quartal 2008 kursbereinigt um 15 Prozent.

■ **Der Neubau des Rangierbahnhofes In Halle (Saale)** auf dem Gelände des bestehenden wird sich mindestens um drei Jahre verzögern. Großinvestitionen wie diese würden erst realisiert, wenn die Teilprivatisierung der DB AG beschlossen sei.

■ **Dr. Rudolf Menke,** seit 1996 Geschäftsführer der Nahverkehrsservice GmbH Sachsen-Anhalt, wurde Anfang April in den Ruhestand verabschiedet. Neuer Geschäftsführer ist Karl-Hermann Fahsel.

■ **Der britische Netzbetreiber Network Rail** hat beim Leipziger Kirow-Werk 26 kippbare Weichentransportwagen bestellt. Mit Hilfe dieser Spezialwagen, auf denen Weichen in modularen Bauteilen angeliefert werden, soll der Austausch von Weichen in acht statt in 54 Stunden erfolgen.

■ **Auf allen ICE-Strecken** soll bald störungsfreies Telefonieren möglich sein. In Kooperation mit vier großen Mobilnetzbetreibern stattet die DB ihre ICE-Flotte mit neuen Repeatern aus. In den Ruhebereichen und im Bordrestaurant bleibt Mobiltelefonie weiter unerwünscht.

■ **In Leipzig** wird ein ICE-Werk gebaut. In einer 225 Meter langen zweigleisigen Halle sollen ab Ende 2009 ICE und Intercity-Reisezugwagen behandelt werden.

■ **In Polen** sollen die Bahnhöfe in mehreren Großstädten modernisiert und teilweise neu gebaut werden. Einige Projekte laufen im Hinblick auf die Fußball-EM 2012, die Polen und die Ukraine ausrichten.

■ **Bombardier** modernisiert weitere 46 ungarische Bhv-Wagen der Staatsbahn MÁV. Der Auftrag ist 17 Millionen Euro wert und soll zwischen Dezember 2008 und Dezember 2009 realisiert werden.

■ **Die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn** Potsdam – Zehlendorf – Berlin rechnet sich laut einer Studie der Intraplan Consult nicht: Kosten und Nutzen ergeben den Quotienten von 0,64, erforder-

REGIONALVERKEHR

Ausschreibungen

● **Veolia Verkehr** hat bei Alstom 30 Regionaltriebzüge des Typs Coradia-Lint 41 bestellt. Sie werden von der Veolia-Tochter Nordwestbahn auf dem Niers-Rhein-Emscher-Netz eingesetzt. Dieses verbindet Düsseldorf, Duisburg und Oberhausen mit dem Umland.

● **Bayern und Thüringen** haben gemeinsam das „E-Netz Franken" ausgeschrieben. Die Zugleistungen sind überwiegend ab Dezember 2011 zu erbringen und zwar auf den Strecken Nürnberg – Bamberg – Sonneberg (Stundentakt), Nürnberg – Schweinfurt – Würzburg, Nürnberg – Kronach – Jena und Bamberg – Kronach (jeweils Zwei-Stunden-Takt). Der Ausschreibungsgewinner muss ein Flügelzugkonzept sicherstellen, um umsteigefreie Verbindungen zu ermöglichen. Zudem sollen die Expressverbindungen mit Zugbegleiter und Catering ausgestattet sein. Die Ausschreibungsfrist endet am 16. Oktober 2008.

● **Den Rhein-Sieg-Express** RE 9 Aachen – Siegen übernimmt ab Dezember 2010 die DB-Tochter „Heidekrautbahn". Das entschieden die zuständigen Nahverkehrs-Zweckverbände.

● **Im Großraum Leipzig** wird etwa die Hälfte der SPNV-Leistungen ab 2009 an Veolia vergeben, beschloss der Zweckverband ZVNL. Für die Tunnel-Verkehre ab 2011 (geplant war 2009) wird neu ausgeschrieben.

lich ist mindestens 1. Die Stammbahn war Bestandteil des ursprünglichen so genannten Pilzkonzeptes für Berlin und wurde 2000 aus Kostengründen gestrichen.

■ **Das Bayern-Ticket gilt jetzt bis Sonneberg und das Baden-Württemberg-Ticket auf der Strecke von Lauda bis einschließlich Würzburg.**

■ **Die Bundesländer wollen im Bundesrat einen Gesetzentwurf einbringen, der ihnen Mitspracherechte bei der Netzqualität und beim Fernverkehrsangebot sichern soll. Bislang haben die Länder keinen Einfluss auf die Qualität des Netzes, bemängelte Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller.**

■ **Bombardier hat seinen Konzernumsatz im Jahre 2007 auf 17,5 Milliarden US-Dollar gesteigert, im Jahr zuvor waren es 14,9 Milliarden. Der Jahresüberschuss betrug 317 Millionen Dollar. Allein bei Bombardier Transportation stieg der Umsatz aufgrund starker Auftragseingänge um 18 Prozent.**

GÜTERVERKEHR

Neue TXL-Leistung

Foto: Mike Heger



Dispolok ES64F4 096 (TXL) mit DGS 59614 Melzo (I) – Weil a. Rhein – Wanne-Eickel bei der Durchfahrt in Mainz-Bischofsheim am 12. April.

● Seit Anfang April 2008 gibt es eine neue TXL-Containerzugverbindung zwischen Italien und Wanne-Eickel, die fünfmal wöchentlich in beiden Richtungen bedient wird. Kennzeichnend für die Zugleistung ist der durchgehende Einsatz, der von TXL angemieteten Dispoloks (ES64U2 bzw. ES64F4 mit „Schweiz-Paket") sowie die Beladung mit blauen „Unit45"-Containern. Wie das Foto beweist, entspricht die Länge des Zuges derzeit noch dem modellbahnüblichen Standard und reizt zur entsprechenden Nachbildung.

SCHWEIZ

SBB-Historic-Seltenheit

● Von der einzigen historischen Diesellok der Schweizer Bundesbahnen (SBB) hat man bisher noch nicht allzuviel gesehen. Schon gar nicht zusammen mit einer Dampflok. Das seltene Gespann fuhr am 2. April 2008 von Olten nach Brugg und über den Bötzberg nach Basel. Bis Brugg fuhr die Diesellok Bm 4/4 18451 zusammen mit der Re 4/4 I 10001. Letztere wurde dort gegen die Dampflok Eb 3/5 5819 ausgetauscht. Der Zug war von der Reise- und Eventagentur „The Key" aus Dubai gechartert worden. Als Pendelzug verkehrte die Komposition für den Auftraggeber bis 6. April jeweils abends von Basel nach Münchenstein. In Basel fand zu dieser Zeit die Uhren- und Schmuckmesse statt.

Foto: Armin Schmutz



Der etwas kurios anmutende Zug müht sich in der Steigung oberhalb Umiken bei Brugg. Hinter der Dampflok ist ein Güterwagen mit dem Kohlevorrat eingereiht, gefolgt von sieben historischen Schnellzugwagen.

BAHNWELT AKTUELL



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


Foto: Wortmann

Der Oberstaatsanwalt und die Dampflok – „Gehe ich recht in der Annahme, dass Sie diese Dampflok kennen?" Am 30. Mai 1970 absolvierte eine Schnellzugdampflok die letzte Fahrt auf der Verbindung Nürnberg – Hof und wurde dabei von vielen Schaulustigen und Bahnfans gebührend verabschiedet. Mit am Bahnsteig: Oberstaatsanwalt und Eisenbahnnarr Hans Sachs, der von 1955 bis 1989 als Mitglied in Robert Lembkes „Was bin ich?"-Rateteam zu einer bekannten TV-Größe avancierte. Am 2. Oktober 1975 kam die Dampflok in die Schweiz. Hier wurde sie von Werner Bühlmann aus Münsingen und einer Gruppe unverbesserlicher Optimisten in fast 20-jähriger unentgeltlicher Freizeitarbeit wieder betriebsfähig gemacht. Im Oktober 2006 erlitt die Pacific einen folgenschweren Radreifenschaden, über den wir berichteten. Im Dampflokwerk Meiningen sollen die Achsschäden nun gerichtet werden. Wir wollen von Ihnen wissen, welche Lok von Hans Sachs verabschiedet wurde?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2008 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „Südkorea". Gewonnen haben: Rossberg, Edmund, 44577 Castrop-Rauxel; Sedlacek, Radek, CZ-50351 Chlumec Nad Cidlinou; Lemke, Dieter, 13086 Berlin; Hoffmann, Harry, 91056 Erlangen; Israel, Klaus, 29633 Munster; Hillenbrand, Franz, 72379 Hechingen; Cramer, Rainer, 41564 Kaarst; Stamer, Dieter, 24119 Kronshagen; Westphal, Waldemar, 53113 Bonn; Letsch, Horst, 96317 Kronach; Dechnik, Robert, 44269 Dortmund; De Beule, Jaques, B-9870 Olsene; Hartwig, Frank, 01259 Dresden; Hamburger, Johannes, 97078 Würzburg; Springob, Hans-Jürgen, 21382 Brietlingen-Moorburg; Höppner, Dietmar, 68789 St. Leon-Rot; Filder, Gilbert, 79114 Freiburg; Wollmann, Werner, 02929 Rothenburg; Versluijs, I., NL-2548 WP den Haag; Müller, Holger, 03130 Spremberg; Richter, Peter, 04741 Rosswein; Schmidt, Klaus-Henning, 34253 Lohfelden; Bieber, Alois, 65385 Rüdesheim/Rhein; Langer, Oskar, A-2124 Niederkreuzstetten; Dietrich, Uwe, 30826 Garbsen.

INDUSTRIE

Gutes Jahr und Sicherheit

Am Standort Kiel herrscht endlich Klarheit. Die Vossloh AG wird am Lokomotivbau in der Fördestadt festhalten. Vom Tisch ist der Verkauf oder das Einbringen dieses Geschäftsbereiches in eine strategische Partnerschaft. Vergangenes Jahr wurde der mögliche Rückzug aus dem Lokgeschäft angekündigt. Daraufhin wurde öffentlich auch über einen Verkauf der Kieler Fertigungsstätte an die ortsansässige Konkurrentin Voith spekuliert. Inzwischen hat sich das ehemalige Sorgenkind kräftig erholt. Die Vossloh AG ist mit dem Ergebnis der Loksparte nach eigenem Bekunden „sehr, sehr zufrieden". Die in den Vorjahren in Kiel umgesetzten Maßnahmen zur Restrukturierung haben dazu geführt, dass der Standort trotz deutlich geringerer Stückzahlen als in der Vergangenheit wieder schwarze Zahlen schreibt. Im Jahr 2007 wurden insgesamt 54 dieselhydraulische Lokomotiven ausgeliefert. Hauptabnehmer waren „SecoRail" (26 Loks), Angel Trains Cargo (19 Loks) sowie die Mitsui Rail Capital Europe (sieben Loks). Chancen zur langfristigen Sicherung der Auslastung seiner Fertigungskapazität bestehen für das traditionsreiche Kieler Unternehmen nach eigenem Bekunden durch zwei mögliche Großaufträge: Die Deutsche Bahn AG entscheidet in wenigen Wochen über die Bestellung von 130 Dieselloks. Die französische SNCF hat einen Auftrag über 80 Lokomotiven ausgeschrieben. Zusätzlichen Schub erwartet Vossloh auch von einigen Neuentwicklungen aus Kiel. Auf der „InnoTrans 2008" im September in Berlin will Vossloh die neue dreiachsige Mittelführerstands-Lokomotive G12-6C vorstellen.



Foto: Heiderich

Die DGT (Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH) hat mit 232 223 wieder eine Lok in ihrem Ursprungszustand erhalten. Die Lok wurde im Aw Cottbus am 11. April 2008 fertiggestellt und war mit einem Bauzug am 17. April in Bad Hersfeld zu sehen.


Foto: Kunick

Am 18. März 2008 war E 77 10 im Rahmen einer Sonderfahrt auf Gleisen in Ost- und Mitteldeutschland unterwegs. Mit Wagen des ehemaligen Zwickauer Traditionszuges fuhr sie einen Kurs von Dresden über Riesa, Falkenberg und Elsterwerda wieder zurück und passierte dabei Stellwerk und Wegübergang in Bad Liebenwerda.

TOP und FLOP

TOP: Der Mitfahrzug

Auf der Suche nach neuen Fahrgästen bietet die IGE Bahntouristik (siehe auch „Im Fokus" ab Seite 14) seit Ende April die Möglichkeit an, preisgünstig im IGE-Train mitzufahren. Unter www.mitfahrzug.de werden die Fahrpläne veröffentlicht, ein Sitzplatz kann inklusive Reservierung (und somit Sitzplatzgarantie) online gebucht werden. Vorerst sollen die Überführungsfahrten der Zuggarnitur ausgelastet werden, bei ausreichender Nachfrage soll daraus ein eigenständiges Geschäftsfeld werden.

FLOP: RE 160 – ein Zug von gestern?



Foto: Schulz

Die DB AG hat im März und im April im Nordosten an den Doppelstockwagen die bekannten „RE 160"-Aufkleber entfernt und diese durch das tiefsinnige „DB Bahn" im unteren Türbereich ersetzt. „RE 160" wurde ab 1997 an den damals neuen Doppelstockwagen angebracht und war in Berlin und Brandenburg Symbol für Schnelligkeit und Reisequalität. Auch heute noch setzen die vertakteten Züge Maßstäbe. Ist die Entfernung von „RE 160" vielleicht das stumme Eingeständnis der wachsenden Zahl von Langsamfahrstellen?

DB REGIO

Nahverkehrs-120.2


Foto: Brüggemann

Die 120 204 verlässt am 10. April mit einem Regionalexpress aus Rostock den Hamburger Hauptbahnhof. Nun verdienen sich die früheren Fernverkehrsstars im Regionalverkehr ihr Gnadenbrot.

Die Loks der neuen Baureihe 120.2 werden seit dem 8. April 2008 vor den Regionalexpress-Zügen zwischen Hamburg und Rostock eingesetzt. Bisher wurden die Züge mit zwei Loks der Baureihe 112 bespannt. Die 120.2 erhielten am 27. März ihre Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Sie hätten eigentlich bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 verkehren sollen, es kam jedoch zu Verzögerungen wegen Software-Problemen. Insgesamt sind in Rostock bei DB Regio fünf Loks der Baureihe 120.2 (120 201 bis 205) beheimatet. Die Baureihe 120.2 entstammt der ursprünglich beim Fernverkehr eingesetzten BR 120.1 Für den Betrieb beim Hanse-Express wurden diese Loks extra mit einem modernen Fahrgastinformationssystem ausgerüstet und erhielten alle für den Wendezugbetrieb notwendigen technischen Ausrüstungen. Im Abschnitt zwischen Rostock und Sassnitz fährt DB Regio den Hanse-Express seit Neuem mit Flirt-Triebwagen.



Foto: Heiderich

Die Kurhessenbahn erhielt im März 218 387 in altroter Lackierung. Am 12. April 2008 zeigt sie sich im Bw Kassel. Angesichts ihrer Schönheit verzeiht man gerne, dass die Lok zuvor nie altrot war, sondern ozeanblau-beige abgeliefert wurde.

Bahnwelt Aktuell

Zeitreise

Kein Platz für den alten Bahnhof

Im Zuge des dringend notwendigen viergleisigen Ausbaus der Oberrheinstrecke nördlich von Basel wird zurzeit intensiv an der Fertigstellung des Katzenbergtunnels sowie an dessen Zufahrten gearbeitet. Da neben einigen anderen Gebäuden auch das Bahnhofsgebäude von Eimeldingen im Bereich der neuen Trasse stand, war der Abriss beschlossene Sache.

Der Eimeldinger Bahnhof liegt an einer Strecke, die bereits vor 170 Jahren per Landtagsbeschluss (29. März 1838) projektiert wurde: „Von Mannheim über Heidelberg, (...) und Freiburg bis zur Schweizer Grenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut, (...)." Freiburg wurde 1845 erreicht, 1848 Efringen und 1851 Haltingen. Dazwischen liegt Eimeldingen. Gebaut wurde anfangs in badischer Breitspur.



An einem schönen Dezembertag passiert 101 134 an der Spitze eines Eurocitys den hübschen Bahnhof Eimeldingen.

Nach langen Verhandlungen kam es am 27. Juli 1852 zu einem Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweizer Eidgenossenschaft. Zwischen Mai 1854 und 15. April 1855 erfolgte die Umspurung auf Normalspur.

Das Bahnhofsgebäude in Eimeldingen wurde dem stetig wachsenden Verkehr auf einer der befahrensten Eisenbahnrouten Europas, der Verbindung zwischen Italien sowie der Schweiz und den Nordseehäfen in Rotterdam und Antwerpen, geopfert und ist nun Geschichte: Zuerst wurde der Bahnsteig aus dem Bereich des Gebäudes in nördliche Richtung verlegt. Zwei Fahrleitungsmasten mussten näher an der Gleistrasse platziert werden. Im Inneren des Gebäudes dauerte die Vorbereitung zum Abriss etwas länger als geplant. So wurde das Gebäude erst Anfang April, dann jedoch innerhalb weniger Tage dem Erdboden gleich gemacht. Auch die andere Gleisseite wird umgestaltet. Hier laufen Arbeiten zum Errichten einer Schallschutzwand.



Vom gut erhaltenen Bahnhof bleibt nichts übrig. Er steht dem wachsenden transeuropäischen Verkehr im Weg.

Fotos: Lindner



Foto: Dollinger

Nachdem der Lirex 440 003 vor kurzem an selber Stelle zusammen mit 120 501 lauftechnische Messfahrten absolvierte, kam jetzt 440 002 zusammen mit 752 004 nach Treuchtlingen. Täglich wurde mehrfach nach Gunzenhausen gependelt. Die ersten „Coradia Lirex Continental"-Triebzüge der DBAG sollen ab Dezember 2008 rund um Augsburg eingesetzt werden.


Foto: Schreiber

Am 13. April 2008 übernahm 5250.05-5 (Ex-DR-118 742) der ELP (Eurolokpool GmbH) die Aufgabe, den DGS 93656 zu befördern. Das Gespann bestand aus drei Schlafwagen der russischen RZD, die im Waggonwerk Wittenberge gewartet und repariert wurden. Der Zug passiert gerade den ehemaligen Block Graben bei Nauen und ist auf dem Weg nach Berlin-Grunewald. Dort wartete bereits ein weiterer RZD-Schadwagen. Dieser wurde am selben Tag auf der Rücktour nach Wittenberge in das Waggonwerk geschleppt.


Foto: Koch

Viele Besucher lockte es am Samstag, 29. März, zum ersten Dampflokfest im Jahr 2008 nach Stassfurt. Neben den vereinseigenen Dampfloks 44 1486 und 52 8184 waren als Gastloks 03 1010 aus Berlin, 50 3708 aus Halberstadt und die Eichholz-Nohab My 1131 angereist. Gezeigt wurden weiter eine Vielzahl an Fahrzeugen und Waggons der ehemaligen DR.

NIEDERSACHSEN

Jobmaschine Eisenbahn

● In Anwesenheit des niedersächsischen Ministerpräsidenten Christian Wulff wurde am 4. April 2008 die seit 1996 stillgelegte Strecke Abelitz – Aurich-Tannenhausen für den Schienengüterverkehr reaktiviert (Siehe auch MEB 1/2008). Eigentümerin ist die Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich-Emden mbH (EAE), deren Gesellschafter neben Stadt und Landkreis Aurich die Stadt Emden sowie die Firmen Enercon GmbH (Windkraftanlagenhersteller) und Kerker GmbH (Betonbau) sind. Die beiden Firmen sind Hauptnutzer der Strecke. Für den Güterverkehr hat die enercon-eigene Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg GmbH (e.g.o.o.) die Lok 203 001 von Alstom Lokomotiven Service GmbH angemietet. Voraussichtlich im Oktober 2008 wird die e.g.o.o. eine eigene Lok gleicher Bauart erhalten. Der Zugverkehr wird zunächst nur bis zur Anschlussstelle an DB-Netz in Abelitz durchgeführt. Nach Erteilung der entsprechenden Genehmigungen wird die e.g.o.o. allerdings die gesamte Strecke von Aurich über Abelitz nach Emden Rbf und von dort die Infrastruktur von „NiedersachsenPorts“ befahren. Transportiert werden vorwiegend Enercon-Endprodukte von Aurich zum Südkai im Seehafen Emden. Eine direkte Folgeinvestition der Reaktivierung ist der Bau eines Guss-Zentrums der Enercon GmbH in Georgsheil. Dort werden ab 2009 Gussteile entstehen. Über die Bahnlinie sollen diese Rohgussstücke zur Bearbeitung von Georgsheil in die Produktionsstätten in Aurich-Nord transportiert werden. Das Investitionsvolumen beträgt rund 35 Millionen Euro, 140 Arbeitsplätze werden entstehen.



Foto: Schumann

Am 4. April 2008 bespannte 203 001 den Eröffnungszug auf der Strecke Abelitz – Aurich.

BAHNWELT AKTUELL

ÖSTERREICH

Perfekter Auftritt



Foto: Geier

Die Fußballmanager-Legende Rainer „Calli" Calmund war Pate bei der Taufe des Deutschland-Taurus 1116.036 am 21. April in Klagenfurt.

● Längst entwickelten sich die Euro-Tauri zu begehrten Fotomotiven. Nicht nur, weil die Fußball-Loks wegen ihrer auffälligen Farben ein echter Farbtupfer in der Bahnlandschaft sind, sondern auch, weil es seitens der ÖBB eine perfekte Vermarktung gibt: So verkehren die Euro-Loks nicht nur innerhalb der Alpenrepublik, sondern besuchen je nach technischer Ausrüstung immer mal wieder das benachbarte Ausland. Und damit der Eisenbanfreund auch stets über den aktuellen Standort der Maschinen informiert ist, gibt es einen Euro-Lok-Finder (www.oebb.at/euro2008/de/Loks/index.jsp) auf der ÖBB-Homepage, der ein zusätzliches, dickes Lob verdient!



Der Eurolokfinder zeigt, wo sich die Fußball-Tauri gerade befinden.



Foto: Haslebner

1116.003, „Frankreich", mit einem Kokszug aus Tschechien in Leoben am 12. April 2008. Der Kokszug ist aus CD-Wagen gebildet und für das Stahlwerk in Leoben-Donawitz bestimmt.

Der Schwellenleger

Dumm gelaufen

● „Sale and lease back" ist prima. Man verkauft sein Eigentum an einen Leasingspezialisten und mietet den Gegenstand bei Bedarf zurück. Das ist gut für die Bücher, vor allem, wenn man an die Börse will. Allerdings ist man nicht mehr Eigentümer an dem Ding, und der neue Eigner kann damit machen, was er möchte. So geschehen mit der Ex-Railion-189 093 (siehe auch MEB 8/2007), die jetzt für die liebste DB AG-Konkurrenz von Veolia (ehemals Connex!) fährt. An dem ganzen Verfahren wäre nichts befremdlich, hätte man früher bei der DB AG nicht ein so rigides Verhalten gegenüber den Mitbewerbern gezeigt. Da wurden brauchbare Loks, die der Steuerbürger bezahlte, lieber an einen Schrotthändler verscheppert, als sie einem Konkurrenten zu überlassen. Und jetzt ist alles anders?



Foto: Wisberg

Späte Rache: Die ehemalige 189093 der DB AG fährt jetzt für die Konkurrenz. Am 10. April 2008 bespannte E 189 093, die inzwischen an Veolia-Transport vermietet ist, den Kohlependel von Mark Elverlingsen nach Rheinkamp (Moers/Niederrhein) und irgendwie schimmert noch das DB-Verkehrsrot durch.

THÜRINGEN

Doch noch HU für 219 084



Foto: Kloseck

Bei der großen Thüringenrunde, bei der am Zugende auch die Taigatrommel 220 295 teilnehmen durfte, passiert das U-Boot Haarhausen.

● Eigentlich sollten es am 29. und 30. März 2008 ja Abschiedsfahrten von Weimar nach Meiningen beziehungsweise quer durch Thüringen werden, denn am 31. März hatte das U-Boot 219 084, das zum Bestand des DB-Museums gehört und in Weimar vom Thüringer Eisenbahnverein (TEV) betreut wird, Fristablauf. Als das Schicksal schon besiegelt schien, gab es Mitte April noch eine unerwartete Wendung. Die Lok erhält auf Initiative von DB Regio Thüringen und des Landes Thüringen nochmals eine vereinfachte HU. Hintergrund ist unter anderem, dass DB Regio die Lok für Sondereinsätze und den Hilfszugdienst gut gebrauchen kann und dem TEV steht sie damit auch noch einige Jahre zur Verfügung.

GÜTERVERKEHR

O-Busse für Venezuela

Interessante Fracht transportierte der einzige verbliebene Güterzug im Taubertal am 14. März 2008. Fabrikneue O-Busse für Baquisimeto, Venezuela, wurden mit Lü 51046 zur Verschiffung nach Bremerhaven transportiert. Interessanterweise kommt bei diesen Bussen die elektrische Ausrüstung von Bombardier, wie eine Aufschrift am Heck verrät. Leider ist es den Modellbahnern immer noch nicht vergönnt, diese und andere interessante Ladegüter wie etwa Landmaschinenteile oder Mähdrescher vorbildgerecht zu transportieren, da sich bisher kein Hersteller des interessanten Wagentyps Laadks angenommen hat. Die ab 1979 in einer Stückzahl von 208 Fahrzeugen gebauten Transportwagen würden eine wichtige Lücke im Modell-Angebot schließen und ungeahnte Beladevarianten ermöglichen.



Foto: Mann

Funkelnagelneue O-Busse für Venezuela warten auf die Weiterreise.



Foto: Piplack

Am 13. April 2008 zog 323 606 die frisch lackierte 203 506 aus dem Lokschuppen in Siegen, um sie Gästen zu präsentieren und zugleich Platz für die nächste Lok zu machen. 323 606, auch als „Haifischköf" bekannt, ist die ehemalige Werkslok des AW Limburg. Nun ist sie im Besitz der Firma Rail-Design Bäcker, die Lokomotiven und Wagen im Bw Siegen, dem Sitz des Südwestfälischen Eisenbahnmuseums, lackiert.

Auf großer Fahrt

Damit unterwegs alles klappt, ist ein eingespieltes Team von Begleitern nötig, das auch mal dirigierend eingreifen muss.



Große Jubiläen wie der 150. Geburtstag der Semmeringbahn werden entsprechend gewürdigt, und so stellte die IGE im Jahre 2004 eine Tour unter anderen mit 52.7612 und 50.117 auf die Beine.



„Darum, Mensch, sei zeitig weise! Höchste Zeit ist's! Reise, reise!" Diesen Rat von Wilhelm Busch machte sich die IGE Bahntouristik zu eigen für ihre Touristikzug-Philosophie. Und das Unternehmen aus Hersbruck kann noch einiges mehr. →



Auftakt zum Abschied: Das Dienstende der V200 bei der DB bildete 1984 den Anlass zur ersten IGE-Fahrt.



Stuttgart Hbf, Gleis 1, am Morgen des 16. März, kurz nach 7 Uhr: 03 2295 aus Nördlingen hat sich vor den Sonderzug gesetzt, das Personal ist im Dienstgespräch – noch 45 Minuten bis Abfahrt.

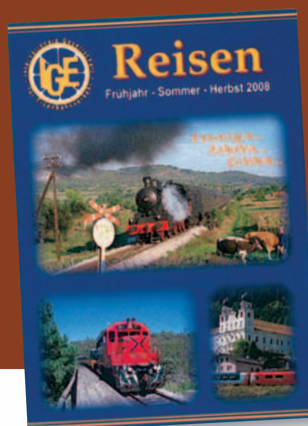
Ein verregneter Sonntagmorgen um 7 Uhr, Stuttgart Hauptbahnhof. Eine Diesellok der Reihe ER20 steht am Gleis 1, dahinter eine Schlange von insgesamt neun Reisezugwagen. Ganz vorn rangiert die Nördlinger Dampflok 032295 an den Zug. Die Tagestour der IGE Bahntouristik vom 16. März diesen Jahres verspricht ein Ganztagesprogramm voller Höhepunkte, mit Zugteilung in Offenburg, gegenseitigen Überholungen mit einer dritten Lok und Parallelfahrt auf der Schwarzwaldbahn. Noch ist eine knappe Stunde Zeit bis zur Abfahrt, doch der Bahnsteig ist schon gut bevölkert. Leute vom IGE-Team, an den gelben Warnwesten auszumachen, rennen geschäftig hin und her.

Seit über 25 Jahren bietet die heutige „Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr GmbH & Co. KG“ Erlebnisreisen auf der Schiene an (siehe auch MEB 1/2008). Das Portfolio des Unternehmens, das seit 2003 auch Eisenbahnverkehrs- sowie -infrastrukturunternehmen (EVU, EIU) und Mitglied des internationalen Eisenbahnverbandes UIC ist, umfasst aber weit mehr: Neben den touristischen Zügen auch Gütertransporte, Sonderüberführungen (zum Beispiel fabrikneue Fahrzeuge), Spezialtransporte und nicht zuletzt einen guten Teil des Managements für MRCE-Dispolok. Und: Die Weltrekordfahrt des „Taurus“ 1216 050 (MEB 11/2006) hat die IGE federführend organisiert und durchgeführt!

Weit liegen die Anfänge zurück. Armin Götz, Geschäftsführer und alleiniger Inhaber der IGE, erinnert sich: „1980 haben wir die Hersbrucker Eisenbahnfreunde gegründet. Die waren erst sehr modellbahnmäßig orientiert. Wir kamen dann auf die Idee, Exkursionen zu machen. Um diese Exkursionen habe ich mich gekümmert. Die erste war im Februar 1982 - das war quasi die Geburtsstunde der IGE. Wir sind mit dem Bus zur historischen Eisenbahn nach Frankfurt gefahren. Dampfzüge gab es in Deutschland (West) damals nur bei Museumsbahnen. Dann haben wir gesagt, wir machen noch mehr derartige Exkursionen und schreiben sie aus. So ist das entstanden.“ Man darf nicht vergessen: Es war die Zeit des Dampflokverbots bei der DB.

Die Aktivität der IGE blieb nicht unbemerkt: „Dann ist die Deutsche Bundesbahn vorstellig geworden. Der damalige Generalvertreter wollte wissen, wie wir als Eisenbahnfreunde mit dem Bus fahren könnten. Solche Gedanken bei Bahnleuten gab es damals noch. Wir haben uns unterhalten, er sagte: ‚Macht doch mal einen Sonderzug!‘ Mein Gedanke war: Das kostet doch ein Wahnsinns-Geld, und er meinte: ‚Probieren Sie's doch einfach mal!‘“

Damals, 1984, ging die Baureihe V200 aufs Abstellgleis. So wurde die Idee einer V200-Abschiedsfahrt geboren. „Am 31. Mai 1984 haben wir den Zug auf die Beine gestellt. Gleichzeitig feierten wir 125 Jahre bayerische Ostbahn. Das passte zusammen. Die Bundesbahn hatte ein Fest am Bahnhof Hersbruck links der Pegnitz aufgezogen. Der Sonderzug fuhr einen Tag nach dem Fest. Es war ein Riesen-Zuspruch: Wir →



Regelmäßig informieren Kataloge über das Fahrtenprogramm, das in alle Welt führt.



Dreh- und Angelpunkt des IGE-Zuges ist der Barwagen, der nicht nur Speisen und Getränke anbietet und zur Geselligkeit einlädt, sondern auch ein Funktionsabteil für den IGE-Betreuerstab hat.



Sensation zum Jubiläum: Anlässlich 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen war die DR-Starlok 18201 anno 1985 zu Gast in Nürnberg. Auf der Rückfahrt zog sie mit 01 1100 den Sonderzug.


Loks aus Polen, Tschechien und der Slowakei waren beim Bahnhofsfest im Juli 2002 neben 01 509 anlässlich 125 Jahren Pegnitztalbahn in Hersbruck zu Gast.


Wieder und wieder schaut das Lokpersonal nach dem linken Treibstangenlager der 03, so auch in Biberach (Baden). Öl wird nachgefüllt. Noch fährt die Lok, aber die Sorgen nehmen nicht ab.

hatten 700 Leute auf dem Zug! Wir wurden eigentlich überrannt", erzählt Götz.

Nach 2008: Der Sonderzug mit 03 2295 hat die ersten Stationen hinter sich gelassen und legt einen längeren Halt in Rastatt ein. Die Feuerwehr legt einen Schlauch hoch zum Tender. Dem aufmerksamen Beobachter entgeht nicht, dass das Lokpersonal lange am linken Treibstangenlager verbringt.

Zurück ins Jahr 1984. Der Erfolg des V200-Abschieds ermutigte die IGE, weitere Züge ins Leben zu rufen. „Noch 1984 folgte die Idee der ersten Nikolausfahrt mit V80002, die gerade für die Museumsparade im kommenden Jahr frisch gemacht wurde. Und dann kam der Generalvertreter auf die Idee, ob ich nicht Lust hätte, für dieses Jubiläum tätig zu werden. Da habe ich das erste Mal für ein halbes Jahr meinen Job an den Nagel gehängt und freiberuflich für die Bahn gearbeitet", sagt Götz.

„Zu diesem Zeitpunkt kam ich auch in Kontakt mit der DR und spielte eine Vermittlerrolle zwischen DB und DR zum Thema 18201. Trotz der Nostalgie-Euphorie 1985 war die Haltung der DB zum Dampflokverbot sehr verhärtet. Man muss sagen, dass Horst Troche hier wahnsinnige Arbeit geleistet hat. Der meinte auch, als es um die Rückfahrt ging: ‚Das machen wir, die 18201 kommt hinten dran, vorne unsere 01, wo ist da das Problem? 18201 fährt mit Schmierdampf, zum Fotografieren hängen wir sie ab, ab Schnabelwaid fahren wir mit der V200 weiter.' Das Problem war, dass der Zug viel zu schwer war. Wir hatten drei Wochen für den Fahrkartenverkauf und konnten keine Platzreservierung machen. Der Zug wurde überrollt, viele Leute kamen spontan. Er war knackevoll, übervoll. Damit stand fest, dass der Zug ohne Unterstützung durch 18201 nicht in Bewegung kommt. Er hat bis zurück dann zwei, drei Stunden Verspätung eingefahren. Und die Leute haben geschimpft: Was für eine miserable Organisation. Aber jeder, der dabei war, hat eigentlich im Nachhinein gemerkt, was das für eine einmalige Tour war", meint Götz.

Offenburg, März diesen Jahres: Vier Wagen bleiben an 032295 hängen, die anderen fünf setzt ER20 um an den Nachbarbahnsteig. Vorn schiebt sich 23 058 von Eurovapor an den zweiten Zugteil. Jetzt würde die 03 mit ihrem Zug nach Biberach (Baden) vorausfahren, dort warten und sich von 23 058 und ihrem Zugteil überholen lassen. In Hausach werden die Züge aufeinander warten. Es klappt ganz vorzüglich, mit lauten Pfiffen donnert die 23 an der 03 vorbei, deren Personal länger als in Rastatt am linken Treibstangenlager herumoperiert.

Nach 1985 organisierte Götz Fahrten unter anderem zum Eisenbahnjubiläum in Österreich 1987. Ein neuer und mutiger Schritt war nun fällig. Armin Götz: „Der Austria-Dampf war für mich der Grund, dass ich meinen Job an den Nagel hing. Der organisatorische Aufwand ließ sich nebenher nicht mehr bewältigen. Man konnte das nur tagsüber managen, denn nachts hat keine Eisenbahn gearbeitet!" Sieben Vereinsmitglieder gründeten 1988 die IGE als GmbH & Co. KG, Armin Götz wurde hauptamtlich eingestellt. 1991 wurde der erste IGE-Reisebahnhof ins Leben gerufen, damals im Bahnhof Hersbruck links der Pegnitz, und 1994 – ja, das ging – legte sich die IGE den Zug aus alten Bundesbahnwagen zu, der bis heute fährt.

Hinter Hausach, wir sind wieder in der Jetztzeit, kommt das spannendste Stück der Sonderfahrt: 032295 und 23 058 dampfen mit ihren Teilzügen nebeneinander her. 23 058 lässt sich fallen, um anschließend vorbeizuziehen; die 03 verfährt kurz darauf ebenso. Während 23 058 das Rückfallen und Vorbeiziehen →


IGE
Sonntag, 16. März 2008
001
Winterdampf durch den Schwarzwald
Teilnehmerkarte / Fahrausweis Erwachsener
Ihre Platzreservierungen im Sonderzug:
1.Kl. X 2.Kl. O Wagen: 2 Platz: 31

Es begann alles nach Plan: Die Schwarzwald-Rundfahrt vom 18. März wurde spannend!



Ein Teil des IGE-Begleitpersonals präsentierte sich in Hausach dem Fotografen, ganz rechts IGE-Chef Armin Götz. Kurz darauf startet die Parallelfahrt mit den beiden Zugteilen vorerst nach Plan.

Abenteuer Eisenbahn, Management für MRCE-Dispolok, EIU und EVU: Die vielseitige IGE

Unendliche Weiten: Die Wende von 1989 eröffnete dem IGE-Tourenprogramm ganz neue Möglichkeiten. Im Jahre 1992 führte der „Polonia-Dampf-Express" auch durch schlesische Beschaulichkeit.



Was sich angedeutet hatte, wurde zwischen zwei Tunneln zur bitteren Gewissheit: Die 03 blieb stehen. Doch der Retter ER 20, 253 003, nahte nach rund einer halben Stunde.

Kurz zuvor noch sprang das Herz manchen Eisenbahnfreundes über vor Freude, als beide Zugteile bergauf in Richtung Triberg dampften.



wiederholt, wird 03 2295 immer langsamer. Zwischen zwei Tunneln bleibt sie schließlich stehen: Das linke Treibstangenlager hat sich heiß gelaufen. Das Lokpersonal stellt schließlich fest: Die 03 kann noch sich selbst mit geringem Tempo, nicht mehr aber den Zug bewegen. Nun ist es am IGE-Team, die Hiobsbotschaft den Fahrgästen zu überbringen.

In Triberg wartet der zweite Zugteil. Die am Zugschluss mitgelaufene ER20 wird jetzt zum Rettungsfahrzeug. Mag sich mancher Reisende über den Stilbruch im ja eigentlich historisierenden Zug geärgert haben: Sie stand bereit und ersparte riesigen Organisationsaufwand. Nach einer halben Stunde war 253 003 am Ort. Da der Zug nur langsam gezogen werden konnte, schaukelte sich die Verspätung bis Triberg auf über eine Stunde auf.

Von Reise zu Reise haben Armin Götz und sein Team dazugelernt. Ein Ausfall wie der von 03 2295 ist unschön, aber er bringt den IGE-Chef nicht aus der Fassung. „Ich kann die Krise nicht einfach Krise sein lassen. Da muss ich was tun und abwägen gegenüber meinen Kunden, dass es so gedreht wird, dass sie noch nach Hause kommen“, sagt Götz. Um einen Teil der Probleme anzudeuten: In Villingen war der Zug wieder im Plan – fast. Fünf Minuten fuhr er dort verspätet ab, aber da die folgende Strecke eingleisig ist, muss der Sonderzug immer wieder warten. Kann die 23, geplant war ihr Einsatz bis Pforzheim, den Zug bis nach Stuttgart bringen? Das geht nicht, auch deren Personal geht am Montag wieder einer beruflichen Tätigkeit nach. Die ER20 kann in Stuttgart Hbf den langen Zug aber nicht allein umsetzen. So wurde entschieden, den Hauptbahnhof zu umfahren und alternative Aussteigehalte in Kornwestheim und Bad Cannstatt anzubieten.

Die IGE beschäftigt heute einen Stamm von 20 Mitarbeitern und, wie eingangs erwähnt, geht das Geschäft weit über den Touristikzugbetrieb hinaus. Auch der hat sich hervorragend entwickelt, so gehören Reisen beispielsweise nach Osteuropa, in die Alpen und in China zum Repertoire. Dabei gelingen der IGE im Ausland nicht nur hervorragende Reiseprogramme: Chef Armin Götz weiß sich auch in der fremden Welt organisatorisch zu helfen und zu bewegen. Er hat ein Prinzip: „Bei mir steht der Mensch im Vordergrund, und egal, wo ich hinkomme: Ich bin Gast. Und dann verhalte ich mich auch so. Wenn ich etwas möchte, dann frage ich, ordentlich, sage, wer ich bin und um was es geht. Zu 99 Prozent werden einem die Türen geöffnet.“

Den Schritt zum EVU tat die IGE vor gut fünf Jahren. Götz: „Ich bin quasi gezwungen worden, ein EVU zu werden, weil die Auflagen zum Einstellen der Wagen von der DB unmöglich hoch wurden. Mit eigenem EVU liegt die Verantwortung bei uns.“ Und wie läuft das mit MRCE-Dispolok? „Wir sind als Dienstleister für Dispolok tätig geworden und konnten unsere Lokführer immer gleich auf den neuesten Loktypen ausbilden lassen. Da lag es nahe, für MRCE-Dispolok teilweise auch ganze Aufträge abzuwickeln. MRCE-Dispolok hat sich für uns als Dienstleister für die Gestellung von Triebfahrzeugführern entschieden.“

Am bekanntesten und beliebtesten aber sind die IGE-Dampfzugfahrten. Armin Götz: „Eine Dampflokfahrt im 21. Jahrhundert ist noch das letzte Überbleibsel von einer Art Eisenbahnabenteuer.“ *Henning Bösherz*

Eisenbahnfreunde und Touristen möchten auch unterwegs immer den Durchblick bewahren. Dafür legen wie bei der Tauern-Adria-Tour fleißige Menschen des IGE-Begleitteams kräftig Hand an.



Fotos: IGE/Götz, S. 15 o., S. 18 o. IGE/Ungewitter, Filmreihe: hb



Aus Anlass einer SWR-Tour zum Dampfabschied in China besuchte die Reisegesellschaft auch das Eisenbahnmuseum in der Hauptstadt Peking.



Sächsische Impressionen

Lothar Müller, Matthias Zwarg (Hrsgb.): Zug um Zug. Sächsische Eisenbahngeschichten. Chemnitzer Verlag, Chemnitz 2007. ISBN 978-3-937025-32-2, 160 Seiten, 23 Sw-, 141 Farbabbildungen; Preis: 19,95 Euro.

■ Nein, dieses Buch ist keine Geschichte der Eisenbahn in Sachsen, zumindest nicht im landläufigen Sinne. Es liegt hier auch kein Geschichtenbuch vor, jedenfalls keines, wie man das vielleicht aus dem Untertitel zu schließen geneigt sein könnte. Die vier Autoren, neben den beiden Herausgebern noch Danilo Grund und Andreas W. Petrak, legen mit dieser Textsammlung vielmehr ein ebenso facettenreiches wie kenntnisreich formuliertes Werk aus dem Leben der Sachsen mit, in und neben ihrer Eisenbahn vor. Ob Grenzübergänge, die Wismut oder der Wartesaal im Güterschuppen, ob Gölzschtal- oder Geyersche Brücke, Chemnitzer Parkeisenbahn oder Eisenbahnmuseen, stets ist des Sachsens inniges, heutzutage freilich nicht ungetrübtes Verhältnis zum Eisernen Weg als roter Faden gegenwärtig. Von wenigen Ausnahmen, bei denen man auf eine Vergrößerung besser verzichtet hätte, abgesehen, ist der Band auch vorzüglich bebildert. *hc*

● ***Fazit: Von Sachsen nicht nur für selbe***



Lückenschluss

Stephan Häupel: Die Eisenbahn im Flöhatal und ihre regelspurigen Zweigstrecken. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2008. ISBN 978-3-937496-08-5, 176 Seiten, 214 Sw-, 115 Farbabbildungen; Preis: 29,80 Euro.

■ Obwohl es mittlerweile zahlreiche, zumeist recht umfangreiche Veröffentlichungen zu fast allen Erzgebirgsstrecken gibt, fehlte bislang eine umfassende Darstellung der Eisenbahn im Flöha- und Pockautal. Diese Lücke schließt nun Stephan Häupel dankenswerterweise. Dem profunden Kenner der Materie gelingt es, den geneigten Leser auf eine höchst informative Zeitreise über ein mittlerweile mehr als 130 Jahre altes Nebenbahnnetz mitzunehmen, ohne ihn auch nur für Sekunden zu langweilen. Das reich bebilderte Buch bietet auch für den Modellbahn-Fan manche Anregung, sind doch alle Betriebsstellen mit Gleisplänen und ausgewählte Hochbauten mit Aufrissen vertreten. *hc*

● ***Fazit: Empfehlenswerte Strecken-Monographie***

Brummer-Hörgenüsse

Michael Robert Gauß: Uerdinger Schienenbus. Atelier MRG, Bad Mergentheim 2008. 55 Hörszenen des Planbetriebs 1988-1996; Preis: 9,95 Euro.



■ Die roten Brummer aus dem seit 1975 zu Krefeld gehörenden Uerdingen haben vollkommen zu Recht eine wachsende Fan-Gemeinde. Zu ihr gehört seit vielen Jahren der Urheber dieser Audio-CD. Der Faszination der ebenso dominanten wie charakteristischen Geräuschkulisse dieser Schienenbusse erlag Michael Robert Gauß endgültig an einem heißen Sommertag des Jahres 1988, als er im Bahnhof Osterburken den 798 667-2 auf Tonträger festhielt. Wer die Uerdinger kennt, der wird von der brillanten Klangwiedergabe der 55 Schienenbus-Auftritte, darunter auch die eines 795 und mehrerer MAN- und WMD-798, nicht selten auf der Madonnenlandbahn, zutiefst beeindruckt sein. *hc*

● ***Fazit: Für Genussmenschen unverzichtbar***



Außerdem erschienen

Genussmittel auf drei Spuren

MIBA-Anlagen 10. Verlagsgruppe Bahn, Miba-Verlag, Nürnberg 2008. ISBN 978-3-89610-249-2, 96 Seiten, 1 Schwarzweiß-, 161 Farbabbildungen; Preis: Euro 10,00 (D).

Abgesehen von einigen ein wenig die Tiefenschärfe vermissen lassenden Aufnahmen ist auch die zehnte Ausgabe der Reihe wieder ein vorzüglich bebildertes Anlagenportrait-Album geworden, das neben Genuss auch Anregung bietet.

● **Anlagen-Trio in H0, I und N**

Handlicher Reisebegleiter

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2008. Verlag Uhle und Kleimann, Lübbecke 2008. ISBN 3-928959-50-6, 166 Seiten, 33 Sw-Fotos; Preis: Euro 5,50.

Mit über 200 Fahrplänen musealen Bahnbetriebs und Angaben zu Öffnungszeiten der Museen sowie einer Übersichtskarte gehört das geheftete Kursbuch ins Handgepäck jedes reisewilligen Eisenbahn- und Technik-Fans.

● **Zuverlässiger Planer für Urlaub und Ausflüge**

Auf schmaler Spur

Jan Reiners: Deutsche Schmalspur-Dampfloks im Bild. Transpress, Stuttgart 2007. ISBN 978-3-613-71316-1, 128 Seiten, 111 Sw- und Farbbilder, 17 Zeichnungen; Preis 19,95 Euro.



■ Die bei Eisenbahnfreunden beliebtesten Lokomotiven sind Dampfloks. Deren schmalspurige Sprösslinge erfahren häufig eine noch intensivere Zuneigung. Dennoch kennt nicht jeder all die Unterschiede zwischen den einzelnen Typen, deren Baureihenbezeichnung zur allgemeinen Verwirrung stets mit 99 anfängt. Für Aufklärung sorgt der neue Bildband von Jan Reiners. Eine Mischung aus historischen Aufnahmen und brillanten Bildern von jüngsten Einsätzen im Museumsbetrieb erfreut das Auge. Risszeichnungen, Tabellen mit technischen Daten und gut lesbare Texte zur Baureihengeschichte vervollständigen das Werk. *al*

● ***Fazit: Ausgewogene Übersicht***



Foto: SOEG/TS

Mitte April war ein farblich angepasster Beiwagen in Zittau fertiggestellt. Dieser wird den VT jedoch nicht auf der Tournee begleiten.

Der Zittauer Schmalspurtriebwagen VT 137 322 geht 2008 erstmals außerhalb seines Heimatnetzes auf Reisen. Doch auch in der Oberlausitz gibt es neue Ideen.

Foto: M. Altmann

Sachsen-Tour auf schmaler Spur

Auf der Schönheider Museumsbahn erhalten die dampfbespannten Züge am 24. und 25. Mai Unterstützung vom Zittauer Triebwagen.



Foto: G. Kerber

Wenn diese Ausgabe des MODELLEISENBAHNER zur Auslieferung gelangt, wird man im Pressnitztal ein Fahrzeug sehen, das etliche Kilometer weiter ostwärts seine Heimat hat: Die Museumsbahn Jöhstadt – Steinbach ist die erste Station außerhalb des Zittauer Netzes, auf der der im vergangenen Jahr wieder in Betrieb genommene VT 137 322 ein Gastspiel gibt. Der VT wurde dafür mit einem Spezialtransporter der PRESS GmbH überführt.



Der Triebwagen wird sich, da kann man sicher sein, regen Zuspruchs erfreuen wie hier in Bertsdorf im Jahre 2007.

Weitere Stationen sollen mit dem Zittauer Triebwagen besucht werden. Holger Drosdeck vom Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahn (FHWE) freut sich auf das Wochenende 24. und 25. Mai: „Zum zweiten Mal gibt es Schmalspurdampf in Schönheide Süd, diesmal mit der Gastlok 99 582 der Museumsbahn Schönheide, dem Mitveranstalter. Dort wird zusätzlich zur vereinseigenen IV K 99 516 der Zittauer Schmalspurtriebwagen eingesetzt." Beim Zweiten WCd-Schmalspurbahn-Festival wird auch der regelspurige „Wernesgrüner Schienen-Express" wieder rollen, und von Schönheide-Süd nach Schönheide-Mitte pendeln historische Busse. Auf der Museumsbahn zwischen Schönheide-Mitte und Stützengrün dürfte es mit dem VT reizvolle Fotomotive geben!

Am 5. und 6. Juli wird VT 137322 das mittlerweile vierte Schmalspurfestival des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (SSB) auf der Radebeuler Schiene bereichern, zeitgleich findet das fünfte Bahnhofsfest in Moritzburg statt. Ingo Neidhardt, Geschäftsführer der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn GmbH (SOEG), wird sich über so viel Publicity freuen, auch wenn man den VT dem Eisenbahnfreund eigentlich kaum noch bekannt machen muss.

Bildung auf der Schiene: Im Auftrag der VHS unterwegs

Neidhardt und SOEG-Marketingstratege Torsten Sameiske wollen den Triebwagen wie überhaupt die Zittauer Schmalspurbahn für weitergehende Kundenkreise erschließen. Kontakte mit Schulen werden angebahnt, und ein erstes Projekt erfuhr schon praktische Umsetzung: Die Volkshochschule Löbau-Zittau hat den VT für Heimatexkursionen in ihr Programm genommen. Die erste Fahrt fand am 2. April statt. „Das war gar nicht mal so schlecht", übt sich Sameiske in Bescheidenheit, war die angestrebte Teilnehmerzahl doch locker erreicht und überboten worden. „Gerade bei den älteren Fahrgästen gab es viele Erinnerungen". Aber er schränkt ein: „Wenn nur fünf Interessenten im Zug sitzen, müssen wir uns schon überlegen, ob wir solche Fahrten durchführen."

Für künftige Anstürme hat sich die SOEG jedenfalls gerüstet. Am 15. April stellte sie in ihrer Werkstatt einen Personenwagen fertig, der dem Triebwagen farblich perfekt angepasst wurde. Der aber bleibt im Zittauer Netz und wird zumindest in diesem Jahr dem VT nicht auf seiner Tour zur Seite stehen.

Henning Bösherz

VT 137 322 auf Tour

- **II. WCd-Festival in und um Schönheide**
  24./25. Mai, Pendelfahrten auf der Museumsstrecke Stützengrün – Schönheide-Mitte, dazu Dampfzüge, historischer Buspendel nach Schönheide-Süd; www.museumsbahn-schoenheide.de, www.fhwe.de.
- **4. SSB-Schmalspurfestival und 5. Bahnhofsfest in Moritzburg**
  5./6. Juli, Pendelfahrten www.traditionsbahn-radebeul.de
- **VHS-Fahrten Zittau**
  4. Juni, 2. Juli, 3. September, 1. Oktober www.vhs-loebau-zittau.de



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

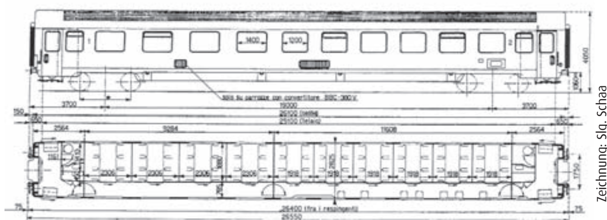
E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Kein Prototyp

Betrifft: „500 Wagen für Europa", Heft 3 und 4/2008

Sehr lobenswert, dass Sie sich diesem meines Erachtens sehr interessanten Thema der jüngeren Vergangenheit angenommen haben. Leider geriet die Umsetzung, besonders des ersten Teils, nur wenig zufriedenstellend. Es fehlen Fotos der FS- und SNCF-Prototypen im Ursprungszustand. Die Zeichnung auf Seite 26 zeigt nicht den Prototypen, sondern einen 1.-Klasse-Wagen der Serie, zudem sind die 1400 Millimeter breiten Fenster falsch dargestellt, nämlich wie 1200 Millimeter breite. In der Tabelle auf Seite 26 sind die Computernummern der FS-Wagen Nr. 4 und Nr. 7 vertauscht. Der Vollständigkeit halber hätten Sie der Tabelle noch nach dem 9s den Bwümz 237 hinzufügen können, den zweiten DB-Prototypen mit Nirosta-Verblechung (blau-inox). ***Eberhard Schaa, 80687 München***



Zeichnung: Slg. Schaa

Aufriss und Grundriss zeigen den gemischtklassigen Prototypen mit den korrekten Aufmessungen.

Falscher Vorgänger

Betrifft: Test „Königin des Räderwerks", Heft 5/2008

Bei den Vorbild-Informationen zur 2D2 9105 ist Ihnen ein Fehler unterlaufen. Die als Vorgänger-Bauart beschriebene 2D2 5101 bis 5120 weist einen Federtopf-Antrieb auf und hat außer der Achsfolge nichts mit den 2D2 9101 bis 9135 gemein. Echte Vorgänger sind dagegen die von der ETAT gebauten 2D2 5401 bis 5423, die ebenfalls einen Buchli-Antrieb aufweisen. Auf einer Lok ebendieser Bauart hatte ich die Ehre, einmal zwischen Paris und Orléans mitfahren zu dürfen. Die Fahreigenschaften der Maschine waren beispielhaft. ***Werner Streil, 81671 München***

Sicherheitswahn

Betrifft: Bahnpost „Schizophren", Heft 5/2008

Nun kenne ich natürlich Lüder Gleichmanns Neigung zu sehr drastischen Urteilen. Freilich hat er dem Grunde nach Recht, aber: Erstens ist jener Sicherheitswahn ja 1990 nicht verschwunden, sondern wird derzeit mit der Begründung „Anti-Terror-Kampf" noch verschärft. Zweitens ist es wohl kaum möglich gewesen, Politiker zu anderem Denken zu bewegen, die – siehe das nun jeder Sympathie unverdächtige Lexikon „Wer war wer in der DDR" – in Zuchthaus und KZ am eigenen Leibe erleben mussten, wozu die Gegenseite fähig sein konnte.

Hans-Joachim Weise, E-Mail

Baubericht-Folgen

Betrifft: „Schönheide en miniature", Heft 11/2007

Mit dem November-Heft 2005 begannen Sie den Baubericht von Georg Kerber über den interessanten Zwei-Spur-Bahnhof Schönheide Süd. Also beschloss ich, dieses Projekt nachzubauen. In äußerst loser Folge schleppt sich der Baubericht nun hin! Im November-Heft 2007 gab es Teil 5 und es ist kein Ende abzusehen. Wäre es nicht an der Zeit, das Projekt nun zügig abzuschließen?

Joachim Wassenberg, 41516 Grevenbroich

Anmerkung der Redaktion: Wir mussten natürlich die Baufortschritte dieses doch sehr aufwendigen Projekts abwarten. Den Schlussteil veröffentlichen wir in der Juli-Ausgabe.

Felssicherung

Betrifft: „Es geht voran", Heft 5/2008

Am Kilometer 5,35 hinter dem Bahnhof Rabenau wurden zur Sicherheit der Bauleute und des späteren Zugverkehrs Felssicherungsarbeiten vorgenommen. Dort entsteht auch das talwärtige Widerlager für Brücke 18 über die Rote Weißeritz.

Thomas Böttger, E-Mail

Foto: Roland Böttger



Das Baugeschehen im Rabenauer Grund: Unweit des Bahnhofs wurde der Fels gesichert.

Baustellenerlebnis

Betrifft: „Sperrbezirk", Heft 4/2008

Als begeisterter Leser und Sammler Ihrer Zeitschrift hat mich besonders der Artikel „Sperrbezirk" interessiert, nicht nur aus rein geschichtlichen Gesichtspunkten. Ich hatte auch ein persönliches Erlebnis mit diesem Bahnhof. Ich war im Jahr 1978 als junger Kraftfahrer in einem Kraftverkehrsbetrieb tätig. Zu dieser Zeit bekam das Betonwerk, für das ich im Einsatz war, den Auftrag, Hohlblocksteine für ein neu zu errichtendes Bahnhofsgebäude des Grenzbahnhofs Gutenfürst zu fertigen. Einige Kraftfahrer erhielten also Passierscheine für das Grenzgebiet. Ich war mit dabei. An einem sehr regnerischen Frühjahrsmorgen starteten wir in Mittweida mit Fahrziel Gutenfürst. Auf der Baustelle fand eine Einweisung durch die Grenzorgane für uns Fahrer, aber auch die Bauarbeiter statt, die offensichtlich auch zum ersten Mal auf dieser Baustelle waren. Ich weiß nur noch, dass wir uns einem Zaun bis auf eine bestimmte Meterzahl nicht nähern durften. Sei es nun die schlechte Bodenbeschaffenheit aufgrund des Regens, oder war es meine damals noch fehlende Berufspraxis, jedenfalls kam ich nach der Entladung beim Wenden dem Zaun immer näher und blieb am Ende hoffnungslos stecken. Das war eine Aufregung! Ich durfte mein Fahrerhaus nicht verlassen und ein Befugter, der weit genug an besagten Zaun heran durfte, um mich und meinen LKW mit einem der reichlich vorhandenen Baugeräte zu bergen, war zunächst nicht aufzutreiben. Nach zwei Stunden und sicher vielen Schweißperlen auf den Stirnen der verantwortlichen Sicherheitskräfte wurde ich dann doch noch geborgen.

Frank Paschke, 09661 Rossau



www.modell-zoje.de

Klein-Zittau ganz groß

Die Aktivität des ZiMEC geht über die gelungene Nachbildung seiner Haus-Schmalspurbahn weit hinaus.

■ Wer sich in Tätigkeiten und Ergebnisse des Zittauer Modell-Eisenbahn-Clubs (ZiMEC) über die ab Seite 76 hinaus vorgestellte H0-Anlage vertiefen möchte, dem sei der Besuch der Vereins-Homepage empfohlen. Hier werden auch die anderen Anlagen des Vereins vorgestellt, und ein umfangreich bebildertes Archiv zeigt das vielseitige Wirken des ZiMEC. Sehr informativ auch für den Nicht-Schmalspur-Modellbahner!

www.zittauer-schmalspurtriebwagen.de

Gestern, heute, morgen...

Dem im Wortsinne einmaligen VT 137 322 widmet Kay Meschke eine gut gemachte, reichhaltige Homepage.

■ Ja, er fährt wieder und er wird es auch außerhalb seiner Stammstrecken tun, der legendäre VT 137 322! Kein Wunder, dass er nun im Internet seine Würdigung erfährt. Wer seinen Wissenshunger mit den MEB-Beiträgen auch dieser Ausgabe noch nicht gestillt sieht, dem wird hier mit Sicherheit geholfen. Die jüngere Geschichte samt Aufarbeitung nimmt breiten Raum ein. Technische Daten und historische Bilder sind ebenso zu finden wie künftige Fahrtermine.

www.ice-fansite.de

Die Nummer eins

Claudia Frankes Homepage bietet einen übersichtlichen Daten- und Bilderschatz zu Deutschlands Expresszug.

■ Was es nicht alles für ICE gibt: 401, 402, 411, 415; redesignt, im alten Design, fürs deutsche oder mehrere Stromsysteme, auch dieselelektrisch – gut, dass da jemand etwas Ordnung hineinbringt! Die Züge werden ausführlich (bis hin zu Reihungs- und Bestuhlungsplan) vorgestellt, jeder ICE-Zug ist einzeln aufgeführt. Einziges Manko: Es fehlt eine Aktualisierung!

www.ig-weisseritztalbahn.de



Das Bautagebuch

Den Wiederaufbau der Schmalspurbahn kann man online mitverfolgen.

■ Wer sich über den Fortgang der Bauarbeiten an der Weißeritztalbahn auf dem Laufenden halten möchte, der schaue auf die Homepage der gleichnamigen Interessengemeinschaft (IG). Mit dem Link „Bautagebuch" erfährt man in Abständen Neues vom Wiederaufbau entlang der Strecke, auch mit guten Fotos illustriert. Seit Jahresbeginn 2007 sind zuerst vorbereitende Maßnahmen, dann die tatsächlichen Bauarbeiten dokumentiert. Ein interessanter Aspekt ist die Widerspiegelung der Bautätigkeit in der lokalen Presse: In den Beiträgen ist nicht nur Begeisterung zu spüren. Doch gebührt den Betreibern der Homepage gerade wegen der Sicht von mehreren Seiten auch ein journalistisches Lob! Regelmäßig wird die Homepage aktualisiert; man kann sich über Lokomotiven und Wagen informieren oder über vorangegangene Sonderfahrten eine kleine Bilderschau genießen. Summa summarum sind die Seiten der IG Weißeritztalbahn eine positive Vereinsdarstellung. Mögen sie zum Jahresende verkünden können: „Die Züge fahren wieder!"

Mit Hilfe eines Tunnelrettungszuges werden die Verletzten von der Unglücksstelle abtransportiert.



Rettung durch das Fenster: Während der Zug seine Reisenden schützte, bleibt die Frage nach der Streckensicherheit.



Die 170 Reisenden des ICE 885 können künftig am 27. April einen zusätzlichen Geburtstag feiern, so viel Glück hatten sie.

Die Beinahe-Katastrophe

Der Schock war groß und tief in die Gesichter der evakuierten Fahrgäste des ICE 885 eingeprägt. Ihr Unglückszug entging am 27. April 2008, kurz nach 21 Uhr, auf der Fahrt von Hamburg nach München auf der Schnellfahrstrecke in der Nähe von Fulda nur knapp einer Riesen-Katastrophe. Dass die zahlreichen Rettungskräfte am Ende nur vier Mittelschwer- und 15 Leichtverletzte bergen mussten, war unfassbares Glück, denn der ICE 1 (401011/401511) entgleiste bis auf zwei Wagen vollständig.

Zum Redaktionsschluss war die Unglücksursache offiziell noch nicht bekanntgegeben, aber alles deutete auf die ursächliche Begegnung mit einer Schafherde hin, auch wenn die Ermittlungen anfangs in alle denkbaren Richtungen gingen und sich ebenso auf die Weichenstellungen richteten.

Eine kleine Herde befand sich am Samstagabend in unmittelbarer Nähe des Portals des Landrücken-Tunnels, dem längsten Eisenbahntunnel Deutschlands. Der ICE erfasste die Tiere mit einer Geschwindigkeit von über 200 km/h. Bei einer solch hohen Geschwindigkeit ist auch der Aufprall eines rund zwei Zentner schweren Schafes ein Risiko, erst recht die Begegnung mit einer ganzen Herde. Die wichtigste Frage am Tag danach war: Wie ge-



Großeinsatz für das Technische Hilfswerk (THW): Auch am Tag nach dem Unglück wurden viele helfende Hände benötigt.



Der größte Teil der Reisenden konnte den ICE zu Fuß verlassen. Betreuer des Roten Kreuzes empfingen sie.

Zum Glück ist der Triebzug nicht umgekippt. Der ICE 401011/401511 dürfte größtenteils nur mehr Schrottwert besitzen.

langten die Tiere aufs Gleis? Gegen den verantwortlichen Schäfer wurden schnell Ermittlungen eingeleitet. Dieser behauptete jedoch, seine Tiere seien vorschriftsmäßig gesichert gewesen, und er vermutete, sie seien zum Unglücksort entweder von Menschen oder wildernden Hunden getrieben worden. Ebenfalls ungeklärt zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses blieb, ob die DBAG vorgewarnt war und das Unglück hätte vermeiden können: Ein ICE in Gegenrichtung, der kurz zuvor die Unfallstelle passierte, erfasste ebenfalls ein Schaf und meldete den Unfall sofort der Betriebszentrale. Auch warum die Schafe auf dem für sie schmerzhaften



Die toten Schafe liegen noch im Eingangsbereich des Landrücken-Tunnels. Gegen ihren Schäfer wird nun ermittelt.

Schotter standen, blieb anfangs unbeantwortet.

Die unmittelbare Einfahrt in den Landrücken-Tunnel war ein weiterer Glücksfall, da die Wände sowohl das Umstürzen des Zuges als auch den gefürchteten Ziehharmonikaeffekt verhinderten. Man mag sich nicht vorstellen, was passiert wäre, wäre ein Wagen am Tunnelportal hängengeblieben und der Restzug aufgelaufen.

Die aufwendige Bergung des ICE und die Reparaturen der stark beschädigten Schienen und der Tunnelwand nahmen Tage in Anspruch und führten zu erheblichen Behinderungen und Verspätungen auf einer der wichtigsten Routen des Nord-Süd-Fernverkehrs.

Bei der Rettung machten sich Erfahrungen bezahlt, die man vor etwas mehr als drei Jahren bei einer Großübung an selber Stelle machte (siehe MEB 1/2005).

Als Konsequenz für die Zukunft wird nun diskutiert, ob es nicht nötig sei, wie etwa in Frankreich, zumindest alle Hochgeschwindigkeits- beziehungsweise Fernverkehrsstrecken durch Zäune zu sichern? Bisher wurde dies wegen des Aufwandes seitens der Bahn stets abgelehnt auch mit dem Hinweis, dass es vollkommene Sicherheit nicht gäbe. *Stefan Alkofer*



Die dicke Staubschicht auf dem Triebkopf verdeutlicht die schwierigen Sichtverhältnisse unmittelbar nach dem Unfall.

Fotos: Helmut Abel

TEIL 1

Bahnstrom aus der



Der Aufwand zur Energieversorgung von E-Loks ist hoch. Bis heute ist dafür eine eigenständige Infrastruktur zur Stromerzeugung und -verteilung nötig.

Wie ein Teppich legt sich das Fahrdrahtnetz über manchen Großbahnhof wie hier in Frankfurt/Main.

Steckdose?



Foto: Emersleben

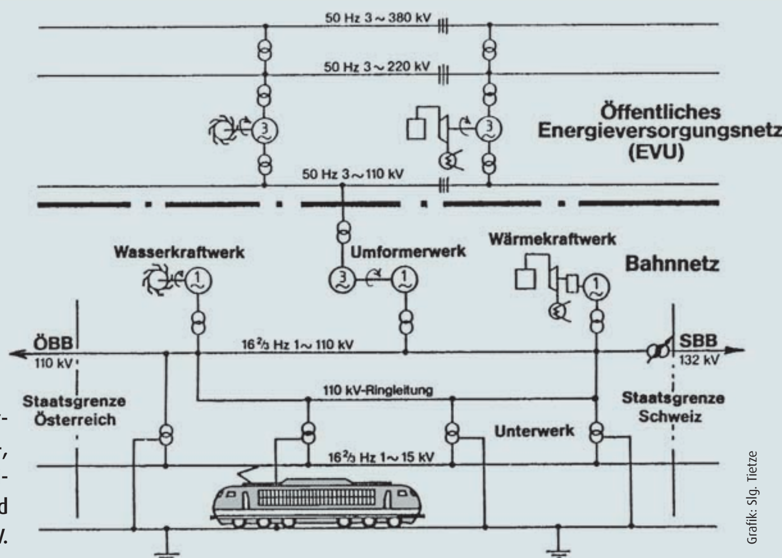
Nein, natürlich kommt der Bahnstrom nicht aus der Steckdose. Der für die elektrische Zugförderung erforderliche Strom wird eigens an geeigneten Standorten erzeugt und dann über ein separates Hochspannungsnetz über das gesamte Bundesgebiet verteilt und den in Speisebezirke unterteilten Fahrleitungsanlagen längs den elektrifizierten Strecken zugeführt. Wie hinlänglich bekannt, verwendet die DB AG, zusammen mit den Nachbarbahnen SBB und ÖBB, ein besonderes Stromsystem, das vom üblichen öffentlichen dreiphasigen 50 Hz-Drehstrom-System abweicht, nämlich Einphasen-Wechselstrom einer besonderen Frequenz: $16^{2}/_{3}$ Hz, der also nur ein Drittel so schnell pro Sekunde schwingt. Einphasen-Wechselstrom hat nur einen Hin- und einen Rückleiter, für die zweckmäßigerweise Oberleitung und Gleis genutzt werden. Drehstrom, der einen dritten Leiter braucht, würde da nur stören, wie man sofort erkennt, wenn man sich den notwendigen gegeneinander zu isolierenden Drahtverhau an Weichen und Kreuzungen vorstellt. Dennoch hat es in der Anfangszeit der Fernbahnelektrifizierung ab 1903 und später noch in Italien (bis 1977) Drehstrom-Bahnstrecken gegeben, die eine doppelpolige Oberleitung benötigten und von archaisch aussehenden Loks mit komplizierten Stromabnehmern befahren wurden. Während bei Betrachtung einer deratigen Drehstromlokomotive unmittelbar einsichtig ist, dass besonders für schnellfahrende leistungsfähige Bahnen nur eine einpolige Fahrleitung mit Einphasen-Wechselstrom (oder auch Gleichstrom) in Betracht kommen kann, so muss die Frage nach dem Grund für die auf $16^{2}/_{3}$ Hz verminderte Frequenz etwas näher betrachtet werden:



Foto: Slg. Studer

Drehstrom-Lok der Simplon-Bahn, gut erkennbar der geteilte Stromabnehmer.

Vor über 100 Jahren, genauer im Jahr 1904, als der Schweizer Firma Oerlikon ein entscheidender Entwicklungsschritt gelang, gab es noch keine vereinheitlichte elektrische Energieversorgung in Europa. Es gab Netze für Gleichstrom, Wechselstrom und Drehstrom nebeneinander, so wie es die Verbraucher erforderten. Die Frequenz konnte 25, 42, 50 oder auch 60 Hz (wie in USA) betragen. Drehstrom, vorzugsweise von 50 Hz, wie er sich schließlich durchsetzte, wurde erst 1900 großtechnisch angewendet, nachdem 1891 die erste Energieübertragung vom Wasserkraftwerk Lauffen am Neckar zu einem Messegelände in Frankfurt/M. über 120 Kilometer hinweg demonstrativ gelungen war. Die inzwischen entstandenen Kraftwerke waren noch recht schwach und nur für örtliche Versorgung ausgelegt; leistungsfähige Überlandnetze existierten noch nicht. Seit 1891, erstmalig bei der „Stadtbahn Halle a. d. S.", hatten sich in vielen deutschen Städten elektrische Straßenbahnen verbreitet, alle mit Gleichstrom-Oberleitung von 500 bis 600 V. Dieser Gleichstrom war aber nicht auf höhere Werte transformierbar, also für Energieübertragung auf größe- →



Grafik: Slg. Tietze

Die drei Ebenen der Energieversorgung: Erzeuger-, Verteilungs- (mit Fernleitungsnetz 110 kV) und Strecken-Ebene mit 15 kV.

Aller Anfang ist schwer – deutsche Harmonisierung kommt 1912

re Entfernungen und für höhere Leistungen nicht geeignet.

Dazu musste man schon Dreh- oder Einphasen-Wechselstrom verwenden. Die spektakulären Weltrekordfahrten von 1903 mit Drehstrom-Versuchstriebwagen von AEG und S&H (Siemens), bei denen zwischen Marienfelde und Zossen (südlich Berlin) sagenhafte, bis 1954 nicht erreichte 210 km/h erreicht wurden, hatten zugleich auf die Fachleute ernüchternd gewirkt, weil sie deutlich zeigten, wie ungeeignet Drehstrom für den praktischen Bahnbetrieb sein würde, und zwar nicht nur wegen der komplizierten Oberleitung, sondern auch wegen der ungeeigneten Drehzahl-Charakteristik der Drehstrom-Motoren: Die Fahrzeuggeschwindigkeit konnte man mit den damaligen technischen Möglichkeiten im Prinzip gar nicht, allenfalls nur in wenigen groben Stufen bei großem Schaltungsaufwand steuern.

Die Fachleute verstärkten daher ihre Bemühungen, den schon bei den Straßenbahnen bewährten Gleichstrommotor in so genannter Reihenschlussschaltung auch bei Speisung mit Wechselstrom zu nutzen. Das war wegen der Natur des pro Sekunde schnell hin und her schwingenden Wechselstroms äußerst schwierig, weil die Kohlebürsten auf dem rotierenden Kommutator darauf mit heftigen Funken reagierten, die sich zu zerstörerischem Lichtbogenfeuer auswirken konnten. Es war bald klar, dass man dem durch



Foto: BBC

Einphasen-Versuchslok „Marianne" auf der Strecke Seebach – Wettingen (1908).

mancherlei Maßnahmen in Wicklungen und Eisenkreis des im Grundaufbau unveränderten Gleichstrom-Motors nur beikommen konnte, wenn man das Übel an der verursachenden Wurzel packte, also die Frequenz verminderte. Ende 1904 gelang es Dr. Behn-Eschenburg, Technik-Direktor bei Oerlikon, mit einer berühmt gewordenen Versuchslokomotive auf der Strecke Seebach – Wettingen bei Zürich den Nachweis zu führen, dass ein solcher Motor bei einer Frequenz von etwa 15 Hz einwandfrei funktionierte.

Das war der Durchbruch zum Beginn der elektrischen Traktion bei den damals so genannten Vollbahnen. Fast gleichzeitig hatten die Siemens-Schuckert-Werke (SSW) die bayerische Strecke Murnau – Oberammergau der LAG mit 15 Hz aus dem Wasserkraftwerk Kammerl elektrifiziert und eine kleine E-Lok, LAG Nr. 1, und vier Triebwagen geliefert. AEG war 1904 auf der Versuchsstrecke Niederschöneweide – Spindlersfeld mit einem etwas komplizierterem Motor dagegen zu einer Frequenz von 25 Hz gekommen, die dann auf Betreiben von Baurat Gustav Wittfeld, dem Vater der erfolgreichen preußischen Akku-Tw AT3, 1907 auch bei der Elektrifizierung der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn Ohlsdorf – Blankenese, Vorläufer der heutigen S-Bahn, mit Oberleitung 6300 V zur Anwendung kam. Dafür und die etwas später ebenfalls mit 25 Hz in Betrieb genommene Altonaer Hafenbahn wurde erstmalig ein bahneigenes Kohlekraftwerk mit fünf Dampfturbosätzen zu je 1250 kW gebaut.

Nachdem 1911 mit Dessau – Bitterfeld das erste große Elektrifizierungsprogramm Preußens mit Einphasenstrom 15 Hz und zunächst 10 000 V angelaufen war und parallel Planungen in Bayern und Baden liefen, wurde der Ruf nach Vereinheitlichung lauter und dringlicher. Erneut ergriff Gustav Wittfeld die Initiative, und es kam im Dezember 1912 zum historisch gewordenen Übereinkommen zwischen den Staatsbahnen von Preußen, Bayern und Baden, das die Fahrdrahtspannung auf 15 000 V und die Frequenz auf $16^2/_3$ Hz festlegte, diese krumme Zahl deshalb ausdrücklich, weil man vorausschauend an die Möglichkeit einer Umformung aus 50 Hz mit rotierenden Maschinen im Verhältnis 3:1 dachte. Diesem Übereinkom-

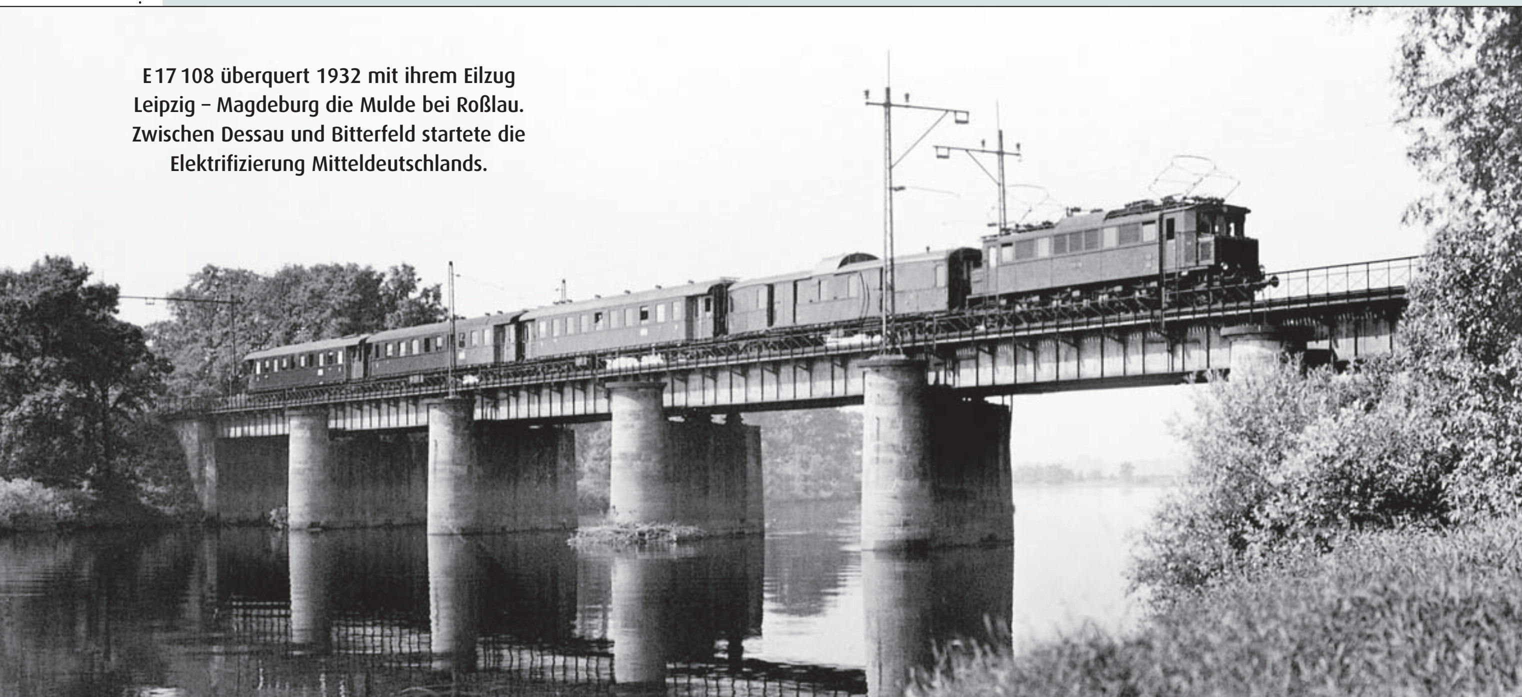


Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

E 17 108 überquert 1932 mit ihrem Eilzug Leipzig – Magdeburg die Mulde bei Roßlau. Zwischen Dessau und Bitterfeld startete die Elektrifizierung Mitteldeutschlands.

men schlossen sich Österreich und die Schweiz, später auch die Staatsbahnen Schwedens und Norwegens an.

Endlich konnte die im Wesentlichen von deutschen und Schweizer Firmen beherrschte Industrie nach einheitlichen Richtlinien entwickeln und bauen. Die Nachwirkungen sind bis heute spürbar, obwohl sich die technischen Möglichkeiten mit Einführung der Leistungselektronik und rechnergeführter Steuerungstechnik seit 1980 gewandelt haben. Neue Antriebstechniken mit „Pulsenden Wechselrichtern“ (PWR) und Drehstrom-Asynchronmotoren bestimmen nun die Ausrüstung moderner Lokomotiven und Triebzüge (siehe MEB 10/2004). Dennoch sind noch heute (Stand 1. Januar 2008) 1766 Loks mit der 1904 entwickelten Wechselstrom-Fahrmotorbauart nach Behn-Eschenburg bei der DB AG im Einsatz, immerhin knapp über 63 Prozent des aktiven Gesamtbestandes von 2795!

Die niedrige Frequenz wurde seit etwa 1950 immer wieder in Frage gestellt, nachdem die französische Besatzungsmacht im Höllental den dortigen deutschen Versuchsbetrieb mit 50 Hz studiert und die SNCF beschlossen hatte, ihre weiteren Elektrifizierungen statt mit Gleichstrom 1500 V nun mit Einphasen-Wechselstrom 50 Hz/25 000 V fortzuführen. Eine nachträgliche Umstellung der Bahn-Energieversorgung auf das inzwischen leistungsstarke öffentliche 50 Hz-Drehstromnetz kam jedoch in keinem der genannten Länder in Betracht, wegen der notwendigen großen Neuinvestitionen bei den ortsfesten Anlagen und Triebfahrzeugen, die ja einen erheblichen Wert darstellen, und, da unbrauchbar, komplett erneuert werden müssten. Selbst Tunnel müssten bei einer Spannungserhöhung aufgeweitet und Brücken erhöht werden.

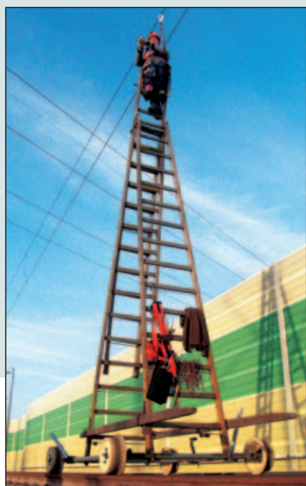
Die gesonderte Energieerzeugung mit Einphasen- statt Drehstrom bringt auch gegenwärtig entgegen vielfacher Meinung noch manche Vorzüge, die erst beim zweiten Blick sichtbar werden: So kann die Fahrleitung bei einphasiger Speisung bedenkenlos über viele 100 Kilometer durchgehend geschaltet werden, wogegen bei Speisung aus einem Drehstromnetz die Fahrleitung im Abstand von 20 bis 30 Kilometern regelmäßig durch Trenner unterbrochen und wie in Frankreich getrennt an die drei Phasen des Drehstrom-Systems angeschlossen werden muss, um deren gleichmäßige Belastung sicherzustellen. Abgesehen von der behindernden Betriebsführung durch Phasen-Trennstellen, die jedes Mal „Hauptschalter aus“ bedeuten, ist dann auch die zunehmend wichtigere Nutzbremsung mit Energierücklieferung ins Netz eingeschränkt, weil auf den nur kurzen Speiseabschnitten nicht immer andere Züge verkehren, die gerade Energie aufnehmen müssen.

Im zweiten Teil des Beitrags zur Bahnstromversorgung gehen wir auf die bestehenden Kraftwerke und -typen ein und befassen uns mit künftigen Herausforderungen. *Christian Tietze/al*

Das mit $16^2/_3$ Hz/15000 V elektrifizierte Streckennetz der DB AG, das 2007 rund 19000 Kilometer umfasst, erstreckt sich längst in alle Winkel der Bundesrepublik.

Grafik: Elektrische Bahnen

Foto: Emersleben



Fahrleitungsbau und Wartung erfordern einen beträchtlichen Aufwand, so dass eine Elektrifizierung sich nur bei ausreichender, absehbarer Auslastung der Strecke lohnt.

Fotogüterzug zum Cumbres-Pass: K-36 484, K-27463 und eine nachschiebende K-36 wuchten einen beeindruckenden Fotogüterzug die lange Steigung hinauf.





Untrennbar verbunden mit der Denver & Rio Grande Western sind die legendären Baureihen K-27 und K-36.

Western-Stars

Im Südwesten der USA, genauer gesagt in den Bundesstaaten Colorado und New Mexico, betrieb die Denver & Rio Grande Western Railroad einst ein umfangreiches Drei-Fuß-Schmalspur-Netz (914 mm), dessen maximale Ausdehnung 1889 mit fast 3000 km erreicht wurde. Hauptsächlich für die Abfuhr von Bergbauprodukten gebaut, entwickelte sich auf den Strecken auch reger Personenverkehr. Im Winter waren die Züge oft die einzige Verbindung zwischen den Orten. 1968 fuhr der letzte reguläre Güterzug auf der Strecke Alamosa – Antonito – Chama – Durango – Farmington. Die landschaftlich höchst reizvollen Abschnitte Durango – Silverton und Antonito – Chama blieben für Museums- und Touristikzüge erhalten. Ganz ursprünglich geht es auf der Strecke nach Chama zu, die durch die San Juan Mountains führt. Dort werden regelmäßig stilechte Fotogüterzüge über den 3048 m hohen Cumbres-Pass geschickt. Eine der eingesetzten Loks ist die 1903 gebaute K-27 463.

Diese „Mikados“ (Achsfolge 1'D1' in US-Schreibweise 2-8-2) ersetzten ab 1903 auf steigungsreichen Abschnitten ältere Konstruktionen, wobei sie gegenüber den ebenfalls vierfach gekuppelten Consolidation-Maschinen nahezu die doppelte Zugkraft entwickelten. Da die Verbund-Loks aber eine ausgeprägte Anfahrschwäche hatten, baute sie die D&RGW zwischen 1907 und 1909 auf einfache Dampfdehnung um. Die Konstruktion mit Außenrahmen wurde gewählt, weil dieser eine bessere Verwindungssteifigkeit bot als ein konventioneller Innenrahmen. Nach den guten Erfahrungen mit den K-27 beschaffte die D&RGW übrigens nur noch Loks mit Außenrahmen.

Ihren wenig schmeichelhaften Spitznamen Mudhen verdankten sie ihrer Neigung, auf schlecht verlegten Schienen zu entgleisen und dann wie ein Blesshuhn nickend über die Schwellen zu holpern. Der Fehler lag übrigens nicht bei den 62 Tonnen schweren Loks, sondern bei der Bahngesellschaft, die ihre Gleisanlagen den gewichtigen Kraftpaketen nicht rechtzeitig angepasst hatte. Dass diverse der 15 gebauten Loks ein Dienstalter von knapp

Fotogüterzug hinter Chama; bei der Cumbres & Toltec Scenic Railroad sind einige Güterwagen erhalten geblieben, die teilweise betriebsfähig sind.

50 Jahren erreichten, spricht nämlich für die sehr gute Konstruktion. Mit Ausnahme der größeren Tender zum Verwechseln ähnlich sehen den K-27 die 22 Jahre jüngeren, ebenfalls bei Baldwin gebauten K-36. Von den zehn K-36 ist übrigens nur eine verschrottet worden. Die meisten anderen werden von Chama und Durango aus eingesetzt. Ein Besuch bei beiden Bahnen ist ein Muss für jeden Rocky-Mountain-Besucher. Infos findet man unter www. cumbrestoltec.com und www. durangotrain.com.

Jochen Frickel

Fotos: J. Schmidt



Chama in New Mexiko mit einer eindrucksvollen Lokparade.



Wie bei K-36 487 gab es auch bei K-27 Maschinen mit Kabinentender.

Bruchstein

Gipsreste im Mischbecher sind kein Abfall, sondern gutes Landschaftsbaumaterial.

■ Naturgetreue Steine tragen ganz wesentlich zu einem glaubwürdigen Landschaftsmodellbau bei, sei es, dass sie einen vorbildgetreuen Steinbruch prägen, sei es als Geröllhalde in einer Gebirgslandschaft, oder aber auch als Bestandteile einer Trockenmauer in Gärten und Parks sowie als Ladegut. Wenn man mit Gips auf der Modellbahn arbeitet, fallen immer wieder Reste an, die im Gummibecher eintrocknen. Beim Zusammendrücken des Gummibechers löst sich die feste Gipsmasse leicht vom Becher und zerbricht dabei. So entstehen glaubwürdig wirkende Gesteinsbrocken, die in verschiedenen Größen hergestellt werden können. Und so wird´s gemacht: Zunächst mischt man Gips mit Wasser im Gummibecher an. Es empfiehlt sich, eine kleine Menge bis maximal ein Drittel des Bechervolumens anzurühren. Die Masse färbt man dann beispielsweise mit Plaka- oder Dispersionsfarbe, die als Konzentrat im Baumarkt auch in kleineren Mengen preisgünstig erhältlich ist, ein. Schwarze Farbe ergibt abhängig vom Mischungsverhältnis mit dem weißen Gips schieferähnliches Gestein, Graubraun ergibt einen beigen Ton, der an Muschelkalk erinnert, Ein Anmischen mit Rotbraun ergibt eine dem Sandstein ähnliche Farbgebung. Durch eine unvollständige Durchmischung eines eher trocken-zähen Gipses mit der zugesetzten Farbe entsteht eine unregelmäßige Farbgebung mit einer rauen Oberfläche. Mit dem Spachtel wird die eingefärbte Gipsmasse dann an der Becherwand in der gewünschten Stärke verstrichen und bis zur Aushärtung stehengelassen. Durch das Zusammendrücken des Gipsbechers werden die Bruchsteine in der gewünschten Stärke aus der ausgehärteten Gipsmasse gewonnen und in eine flache Dose abgefüllt. Horizontales Schütteln der Dose führt zu einer gleichmäßigen Sortierung der Bruchsteine, die man auch noch weiter zerstoßen kann. Weißleim, pur bei großen Brocken oder mit Wasser verdünnt, versetzt mit etwas Spüli als Fließmittel, ist geeignet, die Bruchsteine zu fixieren.

Roland Kiefer



Fotos(3) R. Kiefer

Das Beifügen schwarzer Farbe ergibt einen realistischen grauen Farbton. Die Gipsfelsen eignen sich für jede Baugröße (hier ein N-Steinbruch).



Den sich langsam verfestigenden Gipsrest drückt man an die Wandung des Gummibechers.



Ist der Gips durchgetrocknet, drückt man den Becher. Schütteln rundet die Brocken ab.

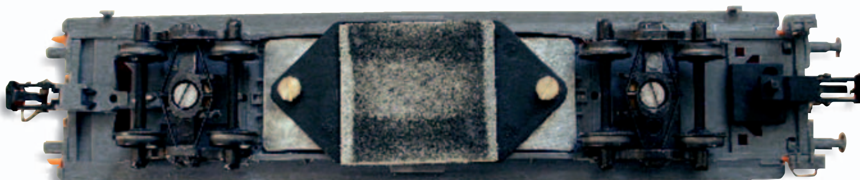
Lauflernhilfe

Beim Roco-Clean-Schienenreinigungswagen ersetzen Drehgestelle die Lenkachsen.

■ Für die Schienenreinigung braucht man bekanntlich viel Zeit. Einfacher ist es, wenn man die Gleise permanent sauber hält. Ein Reinigungswagen nimmt einem diese Arbeit ab. Leider entgleiste im vorliegenden Fall der aus der ersten Produktion stammende Roco-Clean-Wagen (noch ohne Kurzkupplungen) öfter. Wegen der Vermutung, dass es an den beiden einfachen Lenk-Achsen gelegen haben könnte, wurden diese abgetrennt und durch zwei Drehgestelle ersetzt. Es kamen zwei US-Güterwagen-Drehgestelle der Firma Kadee (erhältlich im spezialisierten Fachhandel) zum Einbau. Die Schrauben passen durch die Löcher, in denen ursprünglich die Achslager eingeklipst waren.

Klaus Langosch

Foto: K. Langosch



Auf zwei Drehgestellen rollt der Roco-Schienenreinigungswagen jetzt einwandfrei.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94,
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Herausforderung Straße: Angeregt durch einen Frankreich-Trip macht Michael Robert Gauß mit einem Spur-0-Diorama die Probe aufs Exempel.

Struktur pur

Wo bleibt denn bloß Jean mit dem Reservekanister? Sollte er etwa wieder bei Michèle und Robert und einem Pastis hängengeblieben sein?



Wo heutzutage asphaltierte Monotonie dominiert, inspirierten den Modellbauer noch vor gar nicht allzu langer Zeit abwechslungsreiche Flickwerke.

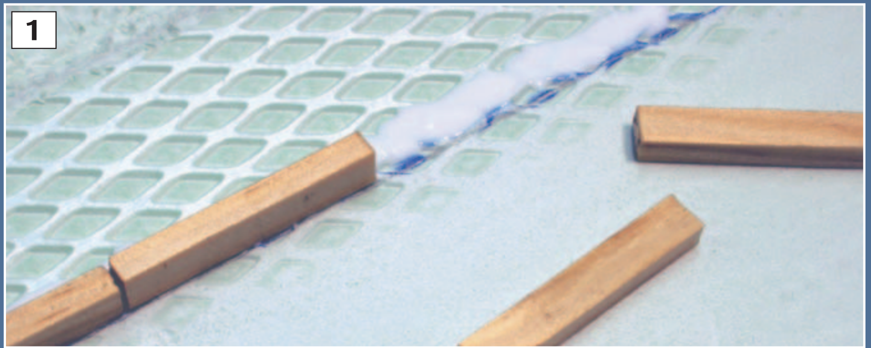
Vor allem in größeren Modellmaßstäben stellt die Umsetzung feinster Details ein faszinierendes Abenteuer dar. Dass selbst Straßengestaltung zu einer Herausforderung avancieren kann, beweist unser kleines Diorama, welches obendrein als Souvenir des letzten Frankreich-Aufenthalts gelten darf.

Unter einer eigentlich Automobilmodellen des riesigen Maßstabs 1:18 zuge-

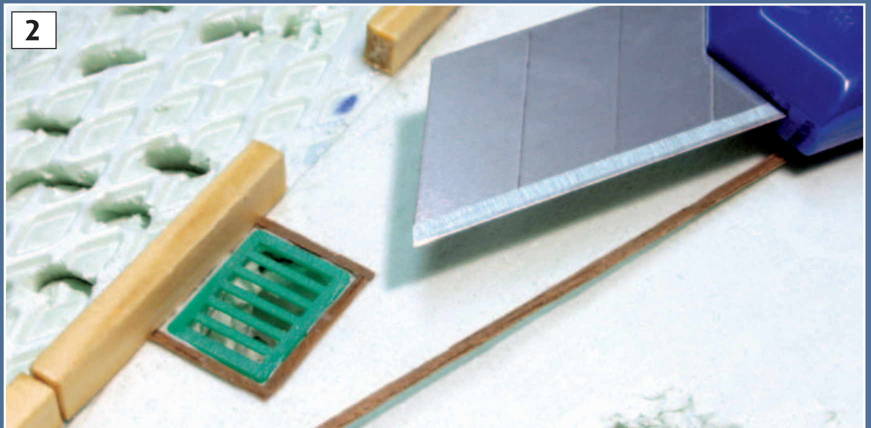
dachten Plexiglashaube kann das frankophile Schaustück mit den Grundabmessungen von rund 15 mal 30 Zentimetern vollständig vor Staub geschützt als dekoratives Accessoire das Bücherregal zieren.

Auf Basis zweier Sperrholz- und einer Styrodurplatte entstand dieser Hingucker. Die etwas größere Bodenplatte aus zehn Millimeter starkem Pappelsperrholz bedeckt eine mittig aufgeleimte kleinere Sperrholzplatte, deren Außenmaß dem lichten Innenmaß der Unterkante jener Plexiglashaube entspricht. So wird die Haube letztlich sicher fixiert. Die eigentliche Landschaft entstand dann vollstän- →





Die Randsteine aus Holz werden entlang der angezeichneten Linie aufgeleimt.



Schmale Furnierholzstreifen fassen den aus H0-Geländer entstandenen Gully ein.



Aus dem aufgebohrten Schraubdeckel eines Arzneimittelfläschchens entstand die Nachbildung des Kanaldeckels.



Der Kunststoff-Kanaldeckel wird in den weichen Fertigputzgips eingebettet, den man mit dem Modellierspatel glättet.



Bevor es ans Einritzen der Fugen geht, sollte man mit einem Stift den Verlauf der Pflasterung zumindest grob anzeichnen.



Mittels Nadel, Stichels oder auch eines feinen Schraubendrehers lassen sich die Fugen des Kopfsteinpflasters gravieren.


7

Die Styrodurplatte wird im Bereich der Fahrbahn zunächst mit dem obligaten Weißleim-Wasser-Gemisch getränkt.


8

Den mit Teer gebundenen Rollsplitt beim Vorbild ersetzt im Modell feinster Quarzsand, den man auf den feuchten Leimbrei streut.


9

Mit einer Nass-in-Nass-Mischung, hier zweier Heki-Straßenfarben, erfolgt mit einem Flachpinsel die Einfärbung der Straßendecke.

Mit einem feinen Haarpinsel streicht man die Randsteine in Betongrau. Wer keine ruhige Hand hat, sollte die Fahrbahn abkleben.


10

dig aus der auf die obere, also kleinere Holzplatte geleimten Styrodurplatte.

Zunächst wurden die Bereiche für Straße mit Trottoir und Begrünung (Straßengraben) angezeichnet. Die geprägte Rautenstruktur der Styrodurplatte im Bereich der Fahrbahn ist plan zu schleifen, was später den gleichmäßigen Auftrag des Straßenbelags aus feinstem Quarzsand sehr erleichtert. Der Straßengraben entsteht indes durch Materialabtrag mittels Bastelmessers und diverser Raspeln.

Sodann werden aus feinen Modellbauleisten des umgerechneten Maßes der gewählten Vorbildsituation einzelne Randsteine geschnitten, welche man entlang der aufgezeichneten Randsteinlinie aufleimt. Die Nachbildung eines der typischen viereckigen Drainage-Gullys am Fahrbahnrand darf nicht fehlen. Dank des weichen Styrodurmaterials konnte das Gully-Innere im Handumdrehen tatsächlich ausgespart werden. Als Abdeckung desselben dient ein plan geschliffenes H0-Geländer, eingefasst in einen Rahmen aus feinen Furnierholz- oder Tonkartonstreifen. Weitere Aussparungen im Styrodur der Fahrbahn sind überall dort vonnöten, wo der Modellbauer weitere Kanal- oder Hydrantendeckel, Schlaglöcher oder Bereiche mit Kopfsteinpflaster vorsieht.

Das Kopfsteinpflaster entsteht wie die Gehsteig-Platten aus Knaufs Goldband-Fertigputzgips, der in großen Maßstäben glattem Modellgips dank strukturierterer Oberfläche vorgezogen werden darf und zudem durch eine angenehm lange offene Verarbeitungszeit brilliert. Eine ausreichende Schichtdicke von mindestens fünf Millimetern sollte der Modellbauer allerdings vorsehen, um Gipsbruch beim Gravieren zu vermeiden. Etwaige Gully- oder Hydrantendeckel werden in den weichen Gips eingebettet. In unserem Fall entstanden diese aus dem abgeschnittenen Deckel eines Arzneimittelfläschchens respektive der Kappenspitze eines Filzschreibers.

Noch leicht feucht darf der ausgehärtete Gips sein, wenn man beginnt, die Steinfugen einzuritzen. Deren Verlauf sollte zuvor unter Beachtung der maßstäblichen Größe aufgezeichnet werden. Gravieren lässt sich dann mittels Nadel, Stichels oder feinen Schraubendrehers. Ist der Gips vollständig durchgetrocknet, erhalten Kopfsteine und Gehwegplatten ihre typische

Einsatz wasserverdünnter Farben sichert Erhalt der Feinstrukturen

Färbung in Lasurtechnik – also mit stark wasserverdünnter Acrylmattfarbe. Sollte nach erneuter Durchtrocknung das Ergebnis noch zu hell erscheinen, wird der Vorgang einfach so oft wiederholt, bis der Eindruck stimmt. Kaum ratsam wäre es hingegen, die Farbmischung aus einem Hauch Schwarz, Grau und etwas Braun sowie Ocker weniger mit Wasser zu strecken: Denn hätte man die reizvollen Feinstrukturen des Gipses erst einmal mit dicker Farbe zugekleistert, wären diese unwiederbringlich verloren! Aus demselben Grund wird übrigens auch auf eine Gips-Vorbehandlung mittels Tiefgrund verzichtet.

■ ***Vorbildgerechter Straßenbelag***

Alter Straßenbelag besteht in der Realität aus mittels Teers gebundenem Rollsplitt. Zur Modellumsetzung ersetzt den Splitt feinster Quarzsand, der gleichmäßig auf die zuvor mit Weißleimwasser getränkte Straßenfläche gestreut wird. Etwaige Schlaglöcher spart man hierbei aus. Bei Bedarf lässt sich der Sand auch noch mit einer kleinen Gummiwalze plätten. Zuletzt wird der so entstandene Belag mit Fließverbesserer, einer Wasser-Spülmittel-Mischung, übernebelt und mittels Pipette mit Weiß-

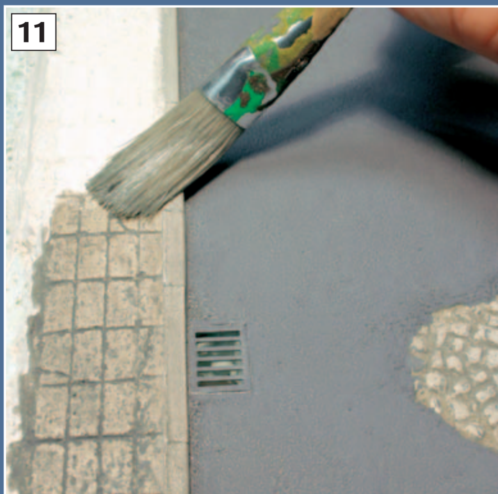
leim-Wasser-Gemisch fixiert. Die Holzstruktur der Modell-Randsteine verschwindet unter mit den Spitzen der Pinselborsten aufgetupftem Gesso-Acrylkreidegrund, der später betongrau eingefärbt wird. Dies alles geschah im vorliegenden Fall erst nach der Gehweg-Gravur sowie dem Auftrag des Straßenbelags, was die Abklebung der Flächen mittels Kreppband erforderte.

Ist alles getrocknet, erhält der Straßenbelag seinen typischen Farbton mit nur ganz leicht verdünnter dickflüssiger Heki-Straßenfarbe oder einer entsprechend angemischten Acryl-Mattfarbe. Da die Farbe die Quarzsandkörner abermals bindet, ergibt sich eine absolut authentisch wirkende Oberfläche, welche letztlich weder zu rau noch zu glatt wirkt. Teer-Ausbesserungsflicken werden nach vollständiger Durchtrocknung mit etwas dunkler nuancierter, dickflüssiger Farbe partiell aufgebracht. Deren Oberfläche darf ja später auch gerne etwas glatter wirken und eine gewisse Schichtdicke sichtbar bleiben. Die Ränder der Flicken werden entweder mit Anthrazitgrau oder hellerem Grau unscharf konturiert abgesetzt. Ferner färbt der Modellbauer noch die Gullydeckel in dunklem Rostbraun beziehungsweise mittlerem Betongrau. Ein als stark verdünnte Lasur aufgetragener beige-grauer Schmutzschleier verleiht der gesamten Straße am Ende ihr bestechend realistisches Flair.

■ *Verkehrszeichen*

Als zentraler Hingucker frappierend echt wirkt auch das alt-französische Verkehrszeichen, welches sich aus drei Einzelschildern am verwitterten Betonmast zusammensetzt. In Frankreich fotografiert und digital maßstäblich verkleinert, werden jene einen automatischen Bahnübergang ankündigenden Schilder auf Fotopapier ausgedruckt, dieses auf Tonkarton geklebt, sodann alles ausgeschnitten und mit mattem Sprühklarlack versiegelt.

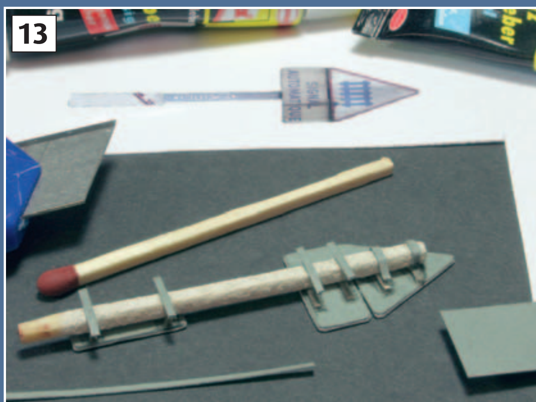
Indes entsteht der Mast aus einem langen Pfeifenraucher-Streichholz, das mit Universal-Dispersionskleber bestrichen und feinstem Quarzsand bestreut wird. Die Halteklemmen der Schilder fertigt man aus schmalen Tonkarton-Streifen, und deren Schrauben imitieren feine, mittels Zahnstocher-Spitze aufgetupfte Weißleimtropfen. Geklebt wird ansonsten mit Sekundenkleber. Auch beim Verkehrszeichen sorgt eine authentische Einfärbung mit kleinem Pinsel für die perfekte Illusion. Die elektrostatische Begrünung des Straßengrabens und ein wenig Elite-Buschwerk vervollkommnen das Diorama. *Michael Robert Gauß*



Eine dunklere Lasur sorgt für entsprechende Tiefenwirkung der Gehwegplatten einschließlich authentisch wirkender Abnutzungsspuren.



Das Vorbild-Verkehrszeichen bei Vignory: Den Betonmast ersetzte bereits einer aus Metall.



Ein langes Streichholz, Tonkarton, Ausdrucke auf Fotopapier, Quarzsand und Weißleimtröpfchen sind die Verkehrsschild-Zutaten.



Vorbild oder Modell? Mit seinem von Flechten bedeckten, verwitterten Betonmast wirkt das Schild überaus realistisch.



Kaum 15 mal 30 Zentimeter groß ist das auch ohne Fahrzeuge höchst dekorative frankophile Diorama und passt ganz bequem unter die Staubschutzhaube aus Plexiglas.

Fotos: Gauß

Mehrere Packungen eines Bausatzes, Kombinationsgabe und Mut zur Trennung: Rolf Siedler zeigt beispielhaft, wie man zu höchst individuellen H0-Gebäudemodellen kommen kann.

Teile-Resultate

Als Einstieg in das Thema Bausatzumwandlungen, auf Neudeutsch Kitbashing, mit anschließendem Selbstversuch eignen sich im Prinzip alle handelsüblichen Bausätze. Um die Zahl der Variationsmöglichkeiten etwa bei Stadthäusern zu erhöhen, sind allerdings Modelle dreigeschossiger Gebäude vorzuziehen. Denn damit ergibt sich auch manch zusätzlicher Spielraum durch Stockwerksreduzierungen, sei es Teil- oder auch kompletter Verzicht auf eine Etage.

Im vorliegenden Fall bildet der Kibri-Bausatz Realschule, später in Bahnbetriebsgebäude umbenannt, die Basis sämtlicher in diesem Beitrag vorgestellten Gebäude. Der Bausatz enthält je zwei Hauswände der dreiachsigen Seiten- und der vierachsigen Schaufront mit zweiachsigem Risalit, der zirka einen Zentimeter vorspringt. Die eigentlich für eine Schule zu geringe Stockwerkshöhe ist zugleich ein Vorteil, denn sie passt zu Wohn- und Geschäftshäusern historischer Bauart ganz ausgezeichnet.

Trennschnitte, waagerecht oder senkrecht durch die Hauswände geführt, eröffnen einen ausgesprochenen Variantenreichtum im veränderten Zusammenfügen und ermöglichen so die Kreation individueller Gebäude. Was sich auf jeder Modellbahnanlage gut macht, wenn man nicht gleich beim ersten Blick Hersteller und Katalognummer der Bauten erkennen kann.

Das Kurhotel Hochtann ist dafür ein beredtes Beispiel. Schon allein aufgrund seiner Dimensionen, dazu in exponierter Lage, zieht dieser langgestreckte, zweigeschossige Bau mit Mansardwalmdächern automatisch die Blicke auf sich und es wird gerätselt, von welchem Zubehörproduzenten denn wohl der Bausatz stammen mag?

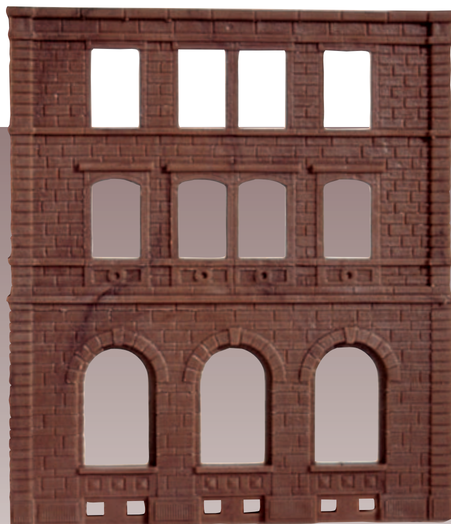
Tatsächlich besteht Hochtann aus mehreren Bausätzen der schon erwähnten Kibri-Realschule. Bestandteile der Schaufront sind veränderte, miteinander kombinierte Drei- und Vierfensterwände sowie Teile derselben. Der zusätzliche Versatz im Grundriss und die Dachterrasse



Dem Kurhotel Hochtann sieht man nicht an, dass es aus mehreren Bausätzen ein und desselben alten Realschulgebäudes von Kibri besteht.



Das Basismodell: Die Realschule, später von Kibri zum Bahnbetriebsgebäude umfunktioniert, bietet (fast) alles für variantenreiche Bausatzumwandlungen.





Die beiden unterschiedlichen Wände des Ausgangsbausatzes, dreiachsige Seitenfront und vierachsige Hauptfront mit zweiachsigem Risalit, je zweimal in der Packung enthalten, bieten zahlreiche Möglichkeiten für individuelle Bauten.

über einem Teil des Parterres nehmen dem Bau einen Großteil seiner Wuchtigkeit und betonen die Waagerechte.

Aus demselben Grund wurde die ursprünglich vorgesehene dreistöckige Ausführung verworfen: Sie hätte den harmonischen Ausgleich mit der umgebenden Natur empfindlich gestört.

Der Gebäudegrundriss mit vorspringendem Mittelteil nebst Versatz erfordert selbstverständlich angepasste Dachformen, die mit den Realschul-Dächern so nicht erreicht werden können. In solchem Falle bedient man sich der Bastelkiste oder aber des mittlerweile überaus reichhaltigen Angebots der Industrie.

Je nach Kompliziertheit der Dachformen sollte man zunächst eine Hilfskonstruktion aus passend zugeschnittenen Polystyrolplatten montieren, auf die dann die eigentlichen Dachplatten mit Traufenüberstand geklebt werden. Im Falle des Kurhotels Hochtann fanden Schieferdachplatten von Vollmer Verwendung.

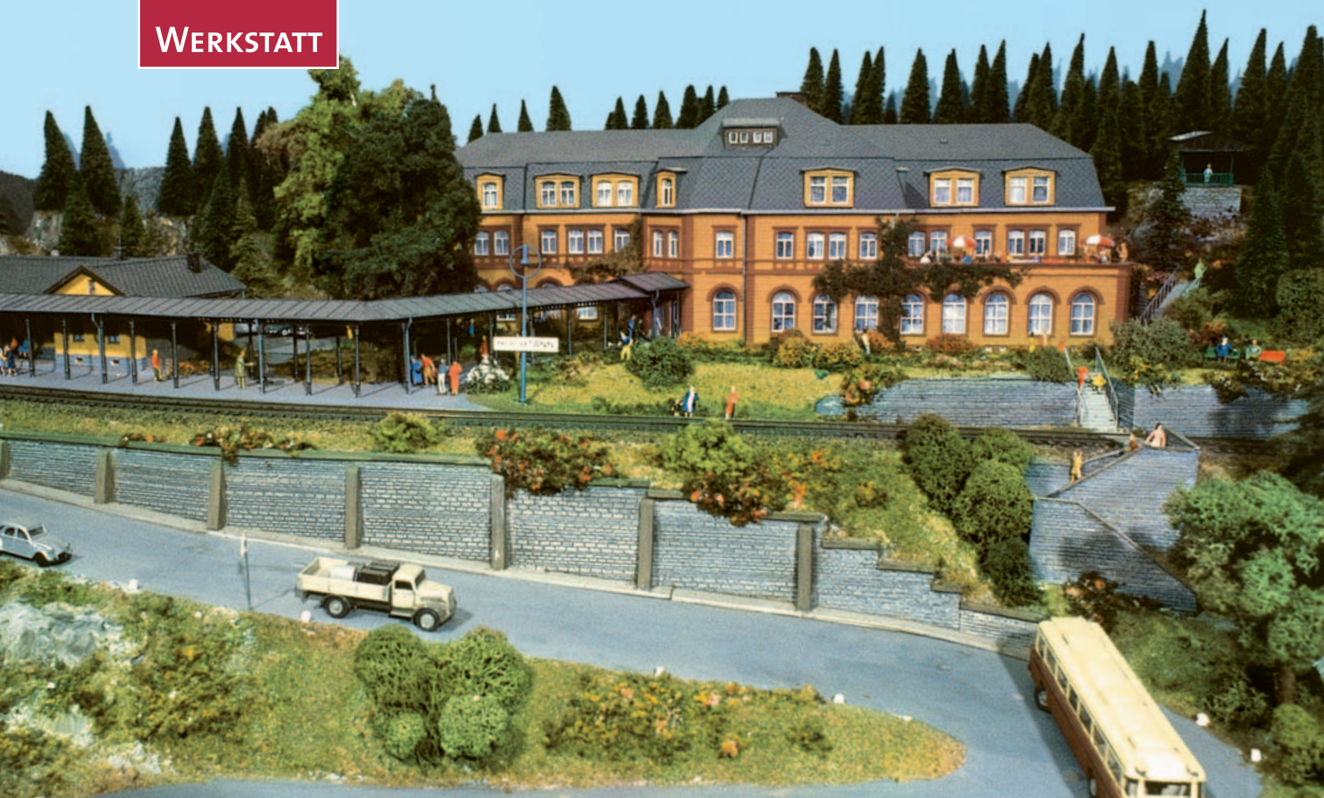
Als etwas knifflig erweist sich die Ausführung, hat man es mit Dachgauben wie bei Hochtann zu tun. Aus den Basisbausatzwänden sägt man die Fensterlaibungen mit Fensterbank und -sturz sowie allseits je zwei Millimetern Restwand aus. →



Für die Rückfront des Bahnhofshotels wurden zwei Seitenfronten mit leichtem Versatz kombiniert und die Hintertür eingeschnitten.



Für die den neuen Gebäudekreationen angepassten Dachformen bedient man sich aus der Bastelkiste oder in den Sortimenten der Zubehörfirmen.



Auch eine, wenn auch eher moderate Bausatzumwandlung ist der nachträglich gebaute überdachte Hochtann-Zugang, aus Kibris Bahnsteig „Detmold" kreiert.

Die Doppelfenster der Mittelteile ergeben dabei Doppelgauben. Die Fensterstürze werden sodann giebelförmig zugefeilt. Die stehenden Seitenwände der Gauben, aus glatten Kunststoffplatten zugeschnitten, werden farblich behandelt, je nachdem, ob eine Zink- oder eine Schieferverkleidung imitiert werden soll. Bei letzterer sollten die Platten eine entsprechende Gravur erfahren.

Für ein solches Großprojekt benötigt man natürlich mehrere der Basisbausätze. Was freilich auch den angenehmen Nebeneffekt hat, dass reichlich Material für weitere Bausatzumwandlungen zugunsten individueller Stadtstraßenbilder zur Verfügung steht.

Eine um ein Stockwerk und eine Achse gekürzte Realschul-Front verhilft zu einer weiteren Neukreation mit geschlossener Seitenwand für eine in Innenstädten typische enge Bebauung. Das Originaldach des Kibri-Bausatzes muss natürlich der neuen Baukörperform entsprechend zugeschnitten werden.

Eine Ecklösung, ebenfalls mit persönlicher Note, stellt das dreigeschossige Wohnhaus mit Flachdach dar. Die Zerlegung der Basisbausatzwände und deren im Winkel erfolgte sichere Verklebung dank der auf Gehrung geschnittenen Kanten zeitigt nicht zuletzt nach der farblichen Behandlung, heutzutage am besten mit wasserverdünnbaren, lösungsmittelfreien Mattlacken auf Acrylbasis, erstaunlich individuelle Züge.

Gleichfalls nicht als Gebäude von der Stange, sondern mit allen einmaligen Modellattributen ausgestattet präsentiert sich das Rathaus, für das unter anderen der Realschul-Mittelrisalit sich eine Zweiteilung und anschließende getrennte Platzierung gefallen lassen musste.

Egal, ob nun Kitbashing oder lieber Bausatzumwandlung, es macht einfach Spaß, garantiert! *Rolf Siedler/hc*



Um ein Stockwerk und eine Achse gekürzt: Neue Kreation.



Kaum noch wiederzuerkennen: Auch das Eckhaus mit Flachdach entstand aus den Wandteilen des Realschul-Bausatzes.



Für die Fassade des historischen Rathauses musste sich der Mittelrisalit des Basisbausatzes eine Teilung gefallen lassen.

Fotos: Siedler

Modellbahn-ABC

Mit dieser neuen Serie wollen wir verdeutlichen: Auch fortgeschrittene Modellbahnfreunde kochen nur mit Wasser. Also, Neu- oder Wiedereinsteiger: Keine Scheu und frisch ans Werk!

A wie Altern

Professionelle farbliche Alterung setzt jeder Anlage das I-Tüpfelchen auf. Doch gelingen auch dem Anfänger recht schnell ansprechende Ergebnisse, wenn er systematisch klein anfängt und sich dann Schritt für Schritt weiterentwickelt. Die vielfältig einsetzbare Alterungstechnik mittels trockener Farbpigmente, so genannter Pulverfarben, stellt heute sicherlich den idealen Einstieg in die Materie dar. Schließlich ermöglicht nur diese Technik die Korrektur etwaiger Missgeschicke, da sich zu reichlich aufgebrachte Farbe recht einfach mit trockenem Pinsel wieder abbürsten oder notfalls auch nass abwaschen lässt. Ein solches Set gibt es beispielsweise von ASOA unter dem Namen „Kremer-Pigmente“ (Art.-Nr. 3003).

Wir empfehlen als Versuchsobjekt für Fahrzeugalterung zunächst einen einfachen Güterwagen wie eines der hier gezeigten Roco-Modelle. Wer mag, klebt die Beschriftung des Modells zuvor mit Kreppband ab. Je nach Oberfläche des zu patinierenden Modells haftet die Pulverfarbe direkt oder man bringt zunächst eine Lasur aus stark mit „Color-Mix“ (Revell, Art.-Nr. 39612) verdünntem mattschwarzen Revell-Kunstharzlack auf. Dieser sollte durchgetrocknet sein, ehe die erste Schicht Pulverfarbe mittels Borstenpinsels aufgetragen wird.

Für große Flächen benutzt man einen breiten Pinsel, Details betont man am besten mit dem kleinsten Pinsel. Auch feucht vermalen lassen sich die Pigmente sehr schön, wenn man dem Wasser einen Tropfen Spülmittel zusetzt. Der Deckel einer Schuhschachtel eignet sich vortrefflich, um mit den puderigen Farben so richtig kreativ zu werden! Authentisch wirkende Mischungen entstehen dort dann fast wie von selbst. Achtung: Pulverfarbe haftet nicht grifffest. Deshalb sollte der Modellbahner das fertig patinierte Modell kurz mit seidenmattem Sprühdosen-Klarlack auf Kunstharz-Basis aus einer Entfernung von etwa 30 Zentimetern übernebeln. Die Distanz beim Übernebeln sorgt für eine herrlich stumpfe Lackoberfläche.

Michael Robert Gauß

Bei ab Werk matter lackierten Modellen können die Farbpigmente direkt aufgetragen werden.



Für eine kräftigere Alterung empfiehlt sich die Vorbehandlung mit einer matten Lack-Lasur oder mattem Klarlack.



Im Handumdrehen gelingen sehr authentisch wirkende Effekte, und Zeit findet sich eigentlich immer.



Nicht nur Graubraun, sondern Mut zur Farbe: Verschiedene Töne machen den Reiz der Patinierung aus.

Fotos: M. R. Gauß



Zum Abschluss der Arbeiten wird die Pigmentschicht mittels kurzzeitigen Übernebelns grifffest fixiert.

Einen filmreifen Auftritt verschafft Bachmann der US-Dampflok K-27 in Gartenbahngröße.

Großes Kino

Sie ist groß, sie ist schwer, sie ist kräftig. Mit ihrem Außenrahmen, der die Teibachsen und die Nachlaufachse vor neugierigen Modellbahnerblicken weitgehend verbirgt, wirkt sie unzerstörbar. Die Originale lockten jährlich filmende und fotografierende Eisenbahnfreunde zur Denver & Rio Grande Western. Es lohnt sich, Bachmanns Spur-G-Modell ebenfalls mit der Kamera zu Leibe zu rücken.

Die Lok ist exakt im Maßstab 1:20,3 gefertigt und rollt auf normalen 45-mm-Gartenbahn-Gleisen. Der scheinbar unorthodoxe Maßstab hat einen guten Grund: Die Vorbild-Spurweite beträgt nämlich 914 mm. Nach Vergleichen mit Vorbild-Fotos kann man den Konstrukteuren sehr gute Arbeit bescheinigen. Kein Wunder, schließlich musste man ja bei der Spurbreite keine Kompromisse eingehen. Dass der Außenrahmen geringfügig weiter außen sitzt, als beim Original, liegt in der notwendigen Kurvengängigkeit begründet. Dass die zahlreichen Leitungen und Armaturen in korrekter Größe freistehend ausgeführt sind, versteht sich von selbst. Die vier unschönen Löcher an der Rauchkammer dienen der Befestigung des optional erhältlichen Schneepfluges. Das der Lok beiliegende Personal darf sich an einem eingerichteten Führerstand mit zum Teil mehrfarbig lackierten Armaturen erfreuen. Der Maschine liegen zu LGB-Fahrzeugen kompatible Kupplungen sowie mit Bachmanns Standard-Programm harmonierende Ausführungen bei.

Als Minimal-Radius gibt der Hersteller 120 cm an. Das Überhängen der Lokenden macht deutlich, dass sich die K-27 in weitläufigeren Kurven wohler fühlt. Allerdings fährt sie jederzeit auch auf schlechter verlegten Gleisen sicher. Das liegt auch an dem ausgeklügelten Federungssystem. Jede Lokachse ist gefedert und über die Fahrzeug-Querachse kippbar. Die hintere Laufachse ist seitenverschiebbar gelagert und wird von Federn in Mittellage gehalten, weshalb sie auch Führungsarbeit leisten kann. Was bei einem H0-Modell zu heftigem Taumeln führen kann, ermöglicht der 7,4 kg (Lok alleine 5,6 kg) schweren K-27 geschmeidigen Lauf. Die Stromabnahme erfolgt von 18 Rädern.

Bei 24 V scheint die K-27 zu fliegen, auch wenn der Tacho noch moderate 77 km/h anzeigt. Mit einer Last von elf vierachsigen Güterwagen liegt das Tempo nur noch bei 54 km/h (Vorbild 45 km/h). Zehn Wagen ergeben übrigens eine Zuglänge inklusive Lok von etwa 6,5 m. Die Garnitur befördert die Mikado auch noch eine

Geschmeidige Fahrt auch bei weniger guter Gleislage

STECKBRIEF

- V_{max} bei 24 V 77 km/h
- V_{max} Vorbild (45 km/h) bei 16 V
- Auslauf aus V_{max} 1430 mm
- Auslauf aus 45 km/h 990 mm
- Anfahren (1,6 V) 1 km/h

- **Hersteller:** Bachmann, USA
- **Nenngröße, Spur:** G, 45 mm
- **Katalog-Nr.:**83097
- **Andere Ausführungen:** Farbvarianten
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Klauenkupplungen; LGB-Kupplungen liegen bei
- **Kleinster befahrener Radius:** 1200 mm
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf 3. Kuppelachse
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** –
- **Preis:** UVP 1049 Euro
- **Zubehör:** Personal; Modell-Werkzeug; Dampföl
- **Info:** Bezug über Liliput-Fachhändler; Internet: www.liliput.de



Eine massive Stange sorgt für die mechanische, zwei Kabelbäume mit Steckern sorgen für die elektrische Lok-Tender-Verbindung.

Endlich ist wieder Gartenbahn-Wetter! Die robusten Aristo-Craft-Gleise eignen sich gut für die schwere K-27.





Das maßstäbliche Äußere und stimmige innere Werte versprechen Fahrspaß drinnen und draußen.

Drei-Prozent-Steigung hinauf. Geräusche vom Antrieb vernimmt man nur im Geschwindigkeitsbereich bis etwa 20 km/h. Ab etwa 35 km/h rollt die Maschine mit einem gut zu einer Dampflok passenden rhythmischen Stampfen. Schon bei 12 V stößt der serienmäßige, über einen Schiebeschalter hinter der Rauchkammertür aktivierbare Raucherzeuger erhebliche Dampfmengen aus, weshalb man in geschlossenen Räumen besser darauf verzichtet. Das Modell ist für den in der Anleitung beschriebenen Einbau eines Decoders vorbereitet und weist im Tender Platz für einen Lautsprecher auf.

Die K-27 kostet in allen Versionen unverbindlich empfohlene 1049 Euro. Für sein Geld bekommt der Modellbahner eine tolle Lokomotive. Wer seine Lok über den Importeur Liliput kauft, erhält übrigens eine aus der aktuellen, im Fahrwerksbereich verbesserten Serie.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Feine Detaillierung; maßstäbliche Konstruktion; sehr gute Fahreigenschaften; gute Zugkraft*

KONTRA *Löcher in der Rauchkammer*

PREIS *UVP 1049 Euro*

URTEILE



Deutlich zu erkennen sind die Unterschiede an den Aufbauten zwischen der modernisierten und der Original-V 100.

Brawa hat seine DR-V 100 überarbeitet. So gibt es jetzt Modelle mit Lok-Sound oder neuem, stark veränderten Privatbahn-Gehäuse.

V 100-Relaunch

Die Ost-V 100 ist längst Klassiker im Brawa-H0-Lokprogramm. So war es an der Zeit, die Modelle auch angesichts neuer Konkurrenz etwas aufzuhübschen. Bereits letztes Jahr erschien die „Grüne Minna" genannte Variante der BASF-Lok 1003. Die Maschine stammt aus einem Modernisierungsprogramm, das Adtranz Ende der 1990er-Jahre auflegte, um aufzuzeigen, wie man die zahlreich vorhandenen V 100 zukunftsfähig machen könnte. Das modernisierte Gehäuse unterscheidet sich stark vom Original, vor allem der Führerstand ist deutlich aus der Mitte gerückt. Das Brawa-Modell der „Grünen Minna" ist eine Augenweide und gibt die zahlreichen Änderungen beim Vorbild genau wieder. Lackierung und Bedruckung sind perfekt. Zu bemängeln ist, dass die Bohrungen für die Zurüstteile zu klein ausfielen.

Stellt man neben die BASF-Lok die zweite neuaufgelegte V 100, erkennt man auch die Fortschritte im Formenbau in den letzten Jahren. Das soll aber die neue alte 114 nicht abwerten, denn ihr Gehäuse ist immer noch zeitgemäß und kann mit vielen nachgebildeten Details, feinen freistehenden Griffstangen und sehr guter Lackierung und Bedruckung immer noch überzeugen. Clou an der neuen 114 252 ist der eingebaute ESU-Loksound und der kommt wirklich gut. Das Dieselmotorwummern ist klasse und auch die Zusatzgeräusche wie Bremsenquietschen und Kupplungsklappern sind in Ordnung, auch wenn ihre Lautstärke teilweise, wegen des platzbedingt kleinen Lautsprechers, der im langen Vorbau untergebracht ist, etwas schwach ist. Überzeugend ist die Synchronisierung zwischen Sound und Fahrsituation. Die Fahreigenschaften sind bereits in Werkseinstellung ordentlich.

Die Auffrischungen bereichern die Brawa-V 100-Familie, die damit gut gerüstet und zukunftsfähig an den Start geht.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften; überzeugende Dieselmotor-Geräusche*

KONTRA *Bohrungen für Zurüstteile zu klein*

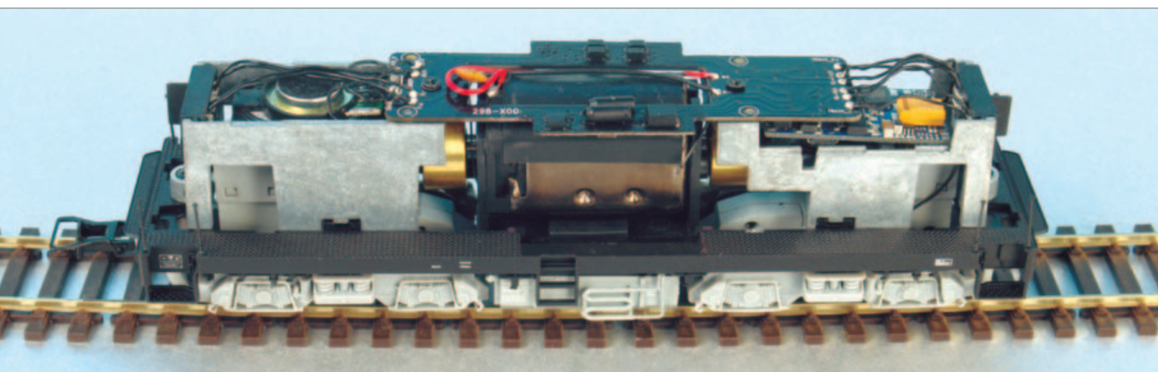
PREIS *269,90 Euro (Soundlok)*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

STECKBRIEF

- V_{max} in Fs. 28 100 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h)
- Auslauf aus V_{max} 50 mm
- Anfahren (Fs. 1) 2 km/h
- Zugkraft Ebene 60 Achsen (Zug mit 15 vierachsigen Schnellzugwagen)

- **Hersteller:** Brawa, Remshalden
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 41016
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Gewicht:** 260 Gramm
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** H0-Standardkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse(n):** 2
- **Haftreifen:** 2



Der Lautsprecher (li.) fand über einem Drehgestell seinen Platz. Es wurde dafür eigens neu konstruiert.

Nur für den Güterzugdienst beschafft die DB 400 Loks der Baureihe 185. Die wichtige Baureihe fertigt Kühn nun in TT.

Güter-Kunde



Stimmige Gravuren und freistehende Trittstufen sprechen für Kühns 185.

Die Güterverkehrssparte der DB gehört bei Bombardier mit 400 bestellten oder bereits gelieferten 185 zu den guten Kunden.

Die von Kühn in TT realisierte 185 044 darf als Einsystem-Lok nur in Deutschland und Österreich fahren. Die Hauptmaße und die Proportionen hat Kühn stimmig ins Modell umgesetzt. Gleiches gilt für die Dachausrüstung. Dass die Griffstangen angespritzt sind, ist angesichts des fairen Preises vertretbar. Wegen der tief heruntergezogenen Getriebekästen wirken die Modell-Drehgestelle in der Seitenansicht klobig. Die Gravuren der Drehgestelle gefallen, ebenso der Bereich zwischen diesen, wo beim Original der Transformator sitzt. Loben muss man auch die gravierten und an den Drehgestellen separat montierten Trittstufen. Leider ragt die Maschinenraumwand so weit in den Führerstand, dass ein Durchblick eingeschränkt ist.

Konturenscharf und gut deckend präsentiert sich die mehrfarbige Bedruckung, bei der vor allem die lupenreine Ausführung der gelben Warnaufkleber an den Enden der Seitenwände beeindruckt. Nicht rückgängig machen ließe sich die Montage der Schlauchkupplungen für den Vitrineneinsatz, da die Teile eingeklebt werden müssen, weil sie andernfalls umgehend herausfallen.

Der Antrieb erfolgt auf vier Achsen und verrichtet seine Arbeit angenehm leise. Dank der geschickten Getriebeauslegung steht dem Modellbahner ein breiter Regelbereich zur Verfügung. Die Zugkraft der mit zwei Haftreifen ausgestatteten Lok reicht aus, um standesgemäße 25-Wagen-Güterzüge auch über eine Drei-Prozent-Steigung zu befördern. Der Auslaufweg bei Stromunterbrechung ist so lang, dass die Waggons selbst bei einem Nothalt in engen Kurven im Gleis bleiben. Die LED-Beleuchtung ist bei 4,3 V zu erkennen. Wie bei Kühn üblich hat die 185 eine sechspolige Digitalschnittstelle an Bord. Im Laufe des Jahres kommt eine Tauschplatine mit montiertem Decoder in den Handel, bei der dann diverse Lichtfunktionen schaltbar sein werden.

Für unverbindlich empfohlene 106,70 Euro erhält der TT-Bahner eine stimmige 185 mit sehr guten Fahreigenschaften.

Jochen Frickel

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 154 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) bei 11,1 V
- Auslauf aus V_{max} 173 mm
- Auslauf aus 140 km/h 143 mm
- Anfahren (3,5 V) 5 km/h
- Zugkraft Ebene 49 g
- Zugkraft Steigung 3% 42 g

- **Hersteller:** Kuehn-Modell, Rheinbreitbach
- **Nenngröße, Spur:** TT, 12 mm
- **Katalog-Nr.:** 32200
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** TT-Kupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 310 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse(n):** 2
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 106,70 Euro
- **Info:**Kuehn-Modell, Im Bendel 19, 53619 Rheinbreitbach, Tel. (02224)967780, Internet: www.kuehn-modell.de

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Detaillierung; robuste Ausführung; sehr gute Fahreigenschaften; leiser Lauf; gute Zugkraft; günstiger Preis*

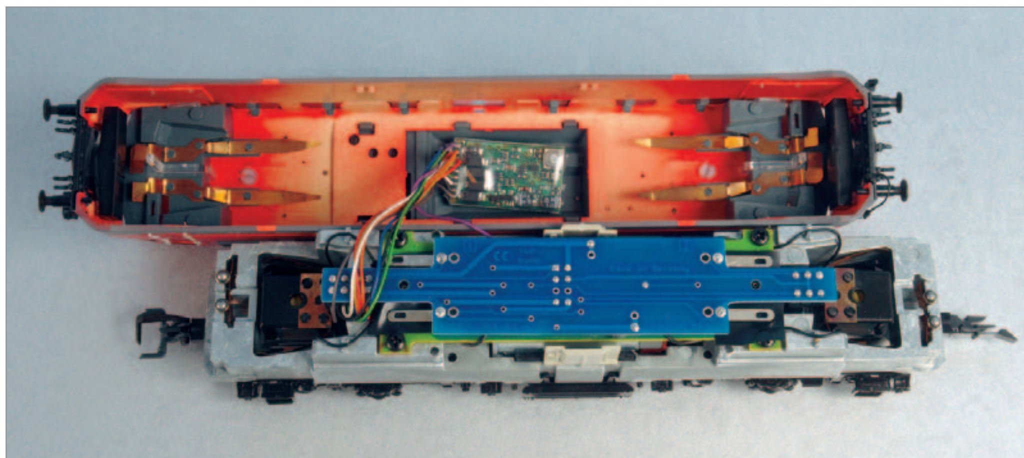
KONTRA *Führerstandsdurchblick eingeschränkt; Schlauchkupplungen müssen eingeklebt werden*

PREIS *UVP: 106,70 Euro*

URTEILE

Mit der 185 rollt die wichtigste moderne Güterzug-E-Lok in ansprechender Ausführung nun auch auf TT-Anlagen.





Bei den E10-/E40-Varianten bringt man den Decoder geschickterweise unter der Dachhaube unter.

Mit den Beleuchtungsmodulen von Epoche III lässt sich das zugseitige Licht abschalten.

Licht gestalten

Die Triebfahrzeug-Beleuchtung kennt im Digital-Betrieb normalerweise zwei Stellungen: Beidseitig an oder aus. Die Firma Epoche III (Dipl.-Ing Jürgen Hofmann, Gotzmannstr. 36, 90542 Eckental, Tel. 0911/5186988, Fax 09126/294256, E-Mail: epocheIII@t-online.de) bietet nun Lichtmodule für diverse Roco-Loks (für Loks anderer Hersteller sind Platinen in der Entwicklung) an, mit denen man Stirn- und Schlussleuchten getrennt schalten kann. Die Platinen werden einfach nur über die achtpolige Schnittstelle auf die werkseitig montierte aufgesteckt.

Das Lichtmodul für die Baureihe E10/110 fand in 110 320 (Roco-Art.-Nr. 63700) Platz. Dazu spreizt man zunächst das Gehäuse ab. Die von den Stromabnehmern zur Platine führenden Blechfahnen schraubt man ab und ersetzt die Stromabnehmer-Befestigungsschrauben durch dem Lichtmodul beiliegende aus Kunststoff. Dadurch wird ein Kurzschluss auf der neuen Platine verhindert. Die vier Kontaktflächen (für die ursprüngliche Beleuchtung) auf der Roco-Platine überklebt man mit Isolierband. Dann ist der Schnittstellen-Stecker des Decoders (im vorliegenden Fall ein älterer LE 130 von Lenz) in die achtpolige Schnittstellenbuchse am Ende der Platine (Führerstandsseite 1) zu stecken. Das Ende des violetten Kabels isoliert man ein wenig ab, steckt es in die dem Lichtmodul beiliegende Hülse und quetscht diese mit einer Flachzange zusammen oder verlötet den Draht in

Bei dem Umbau sind Lötarbeiten unnötig

der Hülse. Wer möchte, kann das beiliegende Schrumpfschlauch-Stück noch als Knickschutz über Stecker und Kabel schrumpfen. Dann führt man den Stecker in die auf der Unterseite der Platine mit dem Schriftzug „Violett" versehene Buchse ein. Das Beleuchtungsmodul trägt etwa in der Mitte eine Pin-Leiste, die in die achtpolige Schnittstelle der Lok gesteckt werden muss. Was sich hier etwas kompliziert liest, dauert in der Praxis keine zehn Minuten. Als Decoder sollte man solche mit längeren Kabeln bevorzugen, da durch die weit außermittige Platzierung der Schnittstelle bei der Nutzung der Decoder-Fächer sonst eine Verlängerung anstünde. Bei Rocos 110 findet der Decoder unter dem Dachaufsatz Platz. Dasselbe Lichtmodul passt auch in die 111, 141, 143, und 150, doch müsste man beispielsweise bei der 141 die Decoder-Kabel verlängern, weil sich das Fach für den Baustein am gegenüberliegenden Platinenende befindet. Bei späteren Serien der 110 führen flexible Leiterbahnen zu den Birnchen. Im Zweifelsfalle sollte man sich mit Jürgen Hofmann in Verbindung setzen.

Nach dem Umbau lassen sich folgende Lichtfunktionen schalten: Mit F0 leuchten fahrtrichtungsabhängig die roten Schlusslichter, mit F1 aktiviert man die Dreilicht-Spitzenbeleuchtung an Führerstand 1, mit F2 die an Führerstand 2.

Da Roco das Innenleben der Loks immer wieder geändert hat, kann es sein, dass wie bei einer älteren DR-243 (Modelljahr 1995) ein gegenüber späteren Serien größerer Widerstand ein ordnungsgemäßes Anliegen der Platine verhindert.

Kommentar

Beim Vorbild ist die Beleuchtung zum Zug hin normalerweise abgeschaltet. Einen automatischen Lichtwechsel am Zugende (realisiert bei der Diesellok 218 von Märklin/Trix), wie er bei Wendezügen wünschenswert wäre, bietet das Modul nicht. Auf computergesteuerten Anlagen kann man die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung des Moduls durch Zu- oder Abschalten der Funktionen programmieren. Ohne Kniffe lässt sich mit der neuen Platine die Nacht-Rangierbeleuchtung (beidseitig weißes Licht) realisieren. Ältere Decoder bei denen die Funktionsausgänge F1 und F2 bislang nutzlos, weil nicht belegt waren, erfahren durch das Modul eine sinnvolle Aufwertung. yo

Für Freunde beleuchteter Züge bieten die Platinen die Möglichkeit, unter Verwendung einer dreipoligen Strom leitenden Kupplung zwischen der Lok und den Wagen, die Innenbeleuchtung der Waggons ebenfalls über F1 und F2 zu schalten. Allerdings sollte man dabei die maximale Stromaufnahme des Decoders und der Kupplung berücksichtigen.

Die Lichtmodule von Epoche III bieten dem Digitalbahner einen erhöhten Funktionsumfang zum fairen Preis.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Einfache Montage; alte Decoder können verwendet werden; Schnittstellen für Zuginnenbeleuchtung; fairer Preis*

KONTRA *Kein einseitiger Lichtwechsel schaltbar; DCC-Schnittstelle liegt weit außermittig*

PREIS *25,95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Passgenauigkeit ist bei Kunststoffbausätzen ein Thema für sich. Praktische Abhilfe kommt jetzt aus der modernen Zahnarztpraxis.

Auf den Zahn gefüllt

Ein wenig fühlt man sich ans Löten erinnert. Allerdings ist das Arbeitsmaterial kein Metall, sondern ein Spezialwachs, das aus der Dentalindustrie stammt, und die Anwendungsmöglichkeiten sind wohl noch vielseitiger als beim Löten.

Das Wachsspachtelgerät besteht aus zwei Teilen, der Energieversorgung, die eine stufenlose Temperaturregelung bis 200 Grad Celsius ermöglicht, und dem Wachsspachtel, 16 Zentimeter lang und keine 20 Gramm schwer. Die Standardspitze ist skalpellförmig und für die meisten Anwendungen gut geeignet.

Bereits kurz nach dem Einschalten erreicht das Gerät seine Arbeitstemperatur. Man nimmt mit der Spitze ein wenig Wachs auf und füllt damit Lücken, Löcher und Spalten. Das Material erstarrt nahezu unmittelbar und kann bald weiterbearbeitet werden. Man kann es noch schleifen und anschließend problemlos lackieren. Mit der heißen Spitze kann das Wachs jedoch auch modelliert werden. Das Wachsspachtelgerät eignet sich ebenso zum vorübergehenden Heften oder dauerhaften Verkleben von Bauteilen. Gut ist die stufenlose Temperaturregulierung, über die man die Viskosität des Wachses ein wenig steuern kann.



Wie eine kleine Lötstation kommt das Wachsspachtelgerät daher. Die Bedienung ist kinderleicht.

Das Wachsspachtelgerät ist sehr vielseitig einsetzbar, hat jedoch auch seinen Preis. Rund 72 Euro muss man dafür hinlegen. Beziehen kann man es etwa bei „modellbaufarben.de“, Heinz Wagner, Amselschlag 5, 90570 Langenzenn, Tel.: 0172/8308362. *Stefan Alkofer*



Das heiße, flüssige Wachs fließt selbsttätig in den Zwischenraum.

AUF EINEN BLICK

PRO *Einfache Handhabung; hervorragende Verarbeitungsfähigkeit; sehr breites Einsatzspektrum*

KONTRA *Preis*

PREIS *Etwa 72 Euro*

URTEILE 3½ Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

So muss ein zeitgemäßer Bubikopf von vorne aussehen: Hübsche Laternen, durch warmweiße LED beleuchtet.

Spitzen-Schnitt

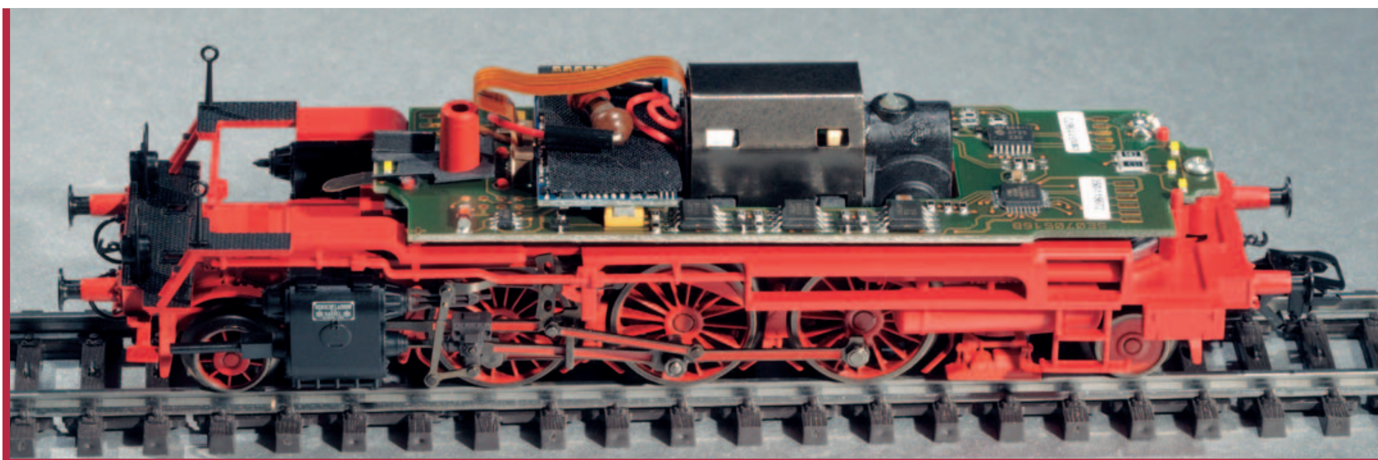
Klein, flink, vielseitig und langlebig waren die Einheitsloks der BR 64. Auch Märklins H0-Neukonstruktion glänzt durch gute Eigenschaften.

Eine Lok der Baureihe 64 braucht der Modellbahner, sofern er sich für Dampflokomotiven interessiert. Warum? Weil kaum eine Baureihe so vielseitig einsetzbar ist wie die kleine Einheitslok. Die Originale durften vorwärts wie rückwärts mit 90 km/h unterwegs sein und hatten eine mittlere Achslast von nur 15,2 t, weshalb sie für Haupt- und Nebenbahnen gleichermaßen geeignet waren. Sie waren vor Personen- und Güterzügen zu sehen, ja selbst Schnellzüge nahmen sie gelegentlich an den Haken. Diverse Loks, zu denen auch das Märklin-Vorbild 64 250 gehört, sind museal erhalten geblieben.

Darum war es für Märklin Zeit, diese wichtige Einheitslok-Baureihe als Neukonstruktion zu präsentieren. Aber was heißt hier Einheitslok: Geschweißte Wasserkästen, einen hinteren Leichtlaufradsatz und eine einseitig wirkende Kuppelradbremse hatten auch andere Maschinen, doch trug das Vorbild der Märklin-Lok entgegen der DB-Vorschrift Schilder mit spitzen Ziffern.

All diese Merkmale finden sich auch am H0-Modell. Dass die wichtigsten Leitungen freistehend ausgeführt sind, freut das Modellbahner-Auge. Durchbrochene Handräder, dünne Griffstangen und Rangierergriffe sowie maßstäbliche Laternen erheben die 64 mühelos zum besten Dampflok-Modell des Marktführers. Allerdings hat Roco die Messlatte mit seinem vor zwei Jahren auf den Markt gebrachten Modell auch ordentlich hoch gelegt. Am Fahrgestell gefallen die dünnen Speichen der Treibräder und die in Radebene liegenden Bremsklötze und Sandstreurohre. Die Vorlaufrä-





Unter dem Gehäuse steckt Märklin-Standard-Technik. Die Platine trägt die Motorsteuerung, auf der Schnittstelle sitzt der Digital-Decoder.

der sind etwas zu klein geraten. Was beim Vorbild strukturiert ist, wie Umlauf und Trittstufen, findet man so auch am Modell. Wer seine 64 auf Radien ab 450 mm einsetzt, kann sogar Schlauchkupplungen und Kolbenstangen-Schutzrohre montiert lassen! Bei der 64 lohnt sich ein Tausch letzterer gegen solche von Weinert. Wenn man schon beim Supern ist, sollte die Lok auch gleich in Fahrtrichtung rechts runde Puffer erhalten.

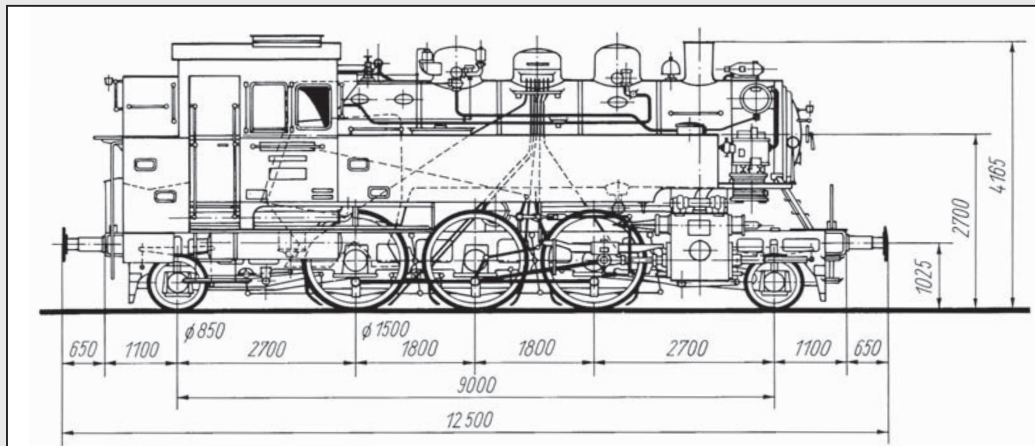
Nachdem das Äußere des Bubikopfes bestens gelungen ist, will der Modellbahner wissen, wie es denn unter der Haarpracht, pardon, unter dem Gehäuse aussieht. Nach dem Lösen der im ersten Dom sitzenden Schraube lässt sich das Gehäuse abnehmen – einfacher geht es nicht. Die Anleitung empfiehlt, die Griffstangen am Führerhaus nach der Abnahme zu entfernen, und sie nach dem Wiederaufsetzen erst unten und dann in die oberen Löcher einzustecken. Wer den Aufbau mit den Griffstangen auf den Rahmen auflegt und mit einem kleinen Schraubendreher die Griffstangen in den Boden einfädelt, kann sich das vorherige Entfernen der Stangen sparen. Da man den Motor erst nach 40 Betriebs- →

Der Figaro des Modells versteht sein Handwerk. Die 64 sollte der Maßstab für alle neuen Märklin-Dampfloks sein.

Mess- und Datenblatt



BR 64 der DB von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 64 250 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2008
Epoche: III
Katalognummer: 39640
Im Handel seit: April 2008
Andere Ausführungen: Ohne Sound
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 249 Gramm
Kleinster befahrbarer Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführter Normschacht mit Märklin-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 299,95 (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 3. Kuppelachse
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 69 Gramm (Zug mit 40 Achsen)
3 % Steigung: 63 Gramm (Zug mit 36 Achsen)



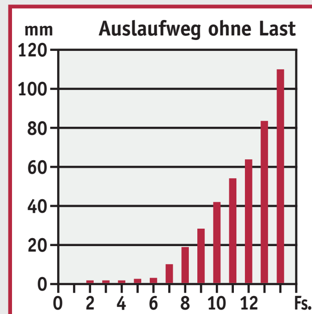
Elektrik

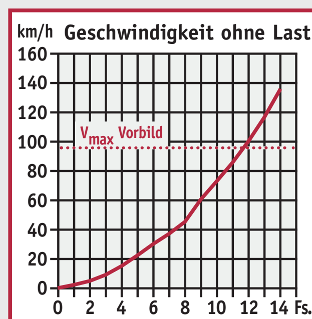
Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: „mfx"-/Motorola-Digital
Stromabnahme: Über Mittelschleifer, Masse über alle Räder
Motor: Softdrive-Sinus
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: 21-polig



Service

Gehäusedemontage: Schraube unter dem Deckel des 1. Domes lösen und Gehäuse abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Kolbenstangen-Schutzrohre, Schlauchkupplungen
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilliste
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fs. = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	12 500	143,7	143,1
Gesamtachsstand	9 000	103,4	103,5
Treibraddurchmesser	1 500	17,2	16,9
Laufraddurchmesser	850	9,8	9,1
Höhe Schornstein über SO	4 165	47,9	47,9
Kuppelachsstand	3 600	41,4	41,5

Fahrwerte digital	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	2	–
V_{max}	14	137	112
V_{max}Vorbild	11	90	53
bei 60 km/h	9	60	28

stunden schmieren soll, gibt es eigentlich keinen Grund, die Lok zu öffnen, es sei denn, man wollte einen Dampfentwickler nachrüsten. Apropos Dampfentwickler: Dumm, dass bei der 6021, eigentlich eine sehr guter Partnerin für die 64, die Taste F1 für das Schalten des nicht serienmäßigen Teiles verantwortlich ist. Auf das für den Nebenbahnbetrieb wichtige Glockengeräusch muss man dagegen verzichten. Der Softdrive-Sinus-Motor ist mit einer Schwungmasse bestückt, die Beleuchtung übernehmen warmweiße LED. Der Lautsprecher (es gibt auch eine BR-64-Version ohne Soundfunktionen) sitzt unter dem Führerhaus. Der Decoder des Testmodells hatte wohl einen Defekt, weshalb die Lok bei umgerechnet 15 km/h akustisch etwa mit Tempo 80 unterwegs war. Der Motor ermöglicht sehr gute

Maximaler Fahrspaß mit auf 28 Fahrstufen eingestellter Zentrale

Fahreigenschaften. Wie bei dem Antrieb üblich, hat die Lok einen großen Langsamfahrbereich. Wer seine Zentrale auf 14 oder 28 Fahrstufen einstellen kann, sollte das unbedingt tun. 128 Fahrstufen machen keinen Spaß! Modellbahngerechte 137 km/h erreicht die Maschine in der höchsten Fahrstufe, 90 km/h liegen bei einer auf 14 Fahrstufen eingestellter Zentrale in der 11. Fahrstufe an. Es bleibt also ein breiter Regelbereich. Die Auslaufwerte bei Stromunterbrechung sind ausreichend, bei den ansonsten guten Fahreigenschaften im Analogbetrieb würde die 64 mit einer größeren Schwungmasse aber noch geschmeidiger fahren. Zugegeben, das ist jetzt Jammern auf hohem Niveau. Bei 7,1 V fährt der Bubikopf mit 1 km/h an, 90 km/h liegen bei 15,9 V an. Schon ab 6,8 V leuchtet das Dreilicht-Spitzensignal gleichmäßig hell. Die

Freistehende Griffstangen kennzeichnen auch die Rückansicht der 64. Die nicht erhaben ausgeführte Beschriftung geriet gewohnt konturenscharf.





Sorgfältige Gravuren von Umlauf und Tritten gefallen.

Soundfunktionen sind im Analogbetrieb nicht aktiv, weshalb Analogbahner gleich zur geräuschlosen Ausführung greifen sollten. Die mechanischen Geräusche der 64 sind bei allen Geschwindigkeiten gering, selbst der Schleifer wagt es kaum zu flüstern. Die Vorbild-64 mussten sich öfters auch vor schweren Zügen beweisen, und auch Märklins Bubi kann trotz eines aufgrund der schmächtigen Statur eher geringen Reibungsgewichts selbst in einer Drei-Prozent-Steigung neun vierachsige Schnellzugwagen befördern.

Die 64 ist die derzeit beste Dampflok von Märklin. Die gelungene Gestaltung und sehr gute Fahreigenschaften relativieren den unverbindlichen Preis von 299,95 Euro. Außerdem ersetzt eine 64 schließlich viele andere Baureihen. Also macht der Käufer einen sehr guten Schnitt. *Jochen Frickel*

"Wo sind wir eigentlich?" fragt der alte Dreilich. „Auf der Modellbahn-Anlage des Bahnhofs Bertsdorf", antwortet sein Sohn Heinrich.



„Alle Achtung! Dass Ihr den Triebwagen so wieder hinkriegen würdet, hätte ich nicht gedacht, Meister Kunert." „Das war aber auch ein Riesen-Stück Arbeit. Sie wissen ja: Instandsetzungen sind meistens aufwendiger als Neubauten."



DREILICH-BÜHNE

Modelle in eine Geschichte einzubinden, erhöht den Spielwert auf der Miniatur-Bahn. So wird fürs Preiserlein die Bahnfahrt zum Erlebnis.



Es war einmal eine Figur aus der Packung 14136 der Firma Preiser. Wir nannten sie seinerzeit Hans Dreilich, ließen sie in Seifersdorf an der Weißeritztalbahn wohnen, wo der pensionierte Bahnmeister in einer Artikelreihe über den Nachbau des Bahnhofs Seifersdorf (MEB 2/96) im Modell fiktiv agierte.

Heute nun ist Hans Dreilich zwar um einige Jahre älter, was man ihm jedoch nicht ansieht, doch seine Liebe zur Schmalspurbahn ist jung geblieben. Und so treffen wir ihn bei einer Triebwagenfahrt im Zittauer Gebirge wieder.

Der „alte Schienennagel", wie ihn seine früheren Kollegen spaßeshalber nannten, erwachte heute morgen in einer neuen Preiser-Schachtel. Neben ihm gähnte sein Sohn Heinrich. „Wo sind wir eigentlich?" fragt Dreilich verschlafen. „Auf der Bertsdorf-Anlage des MODELLEISENBAHNER" nuschelt Heinrich. „Weißt Du eigentlich, wo das ist?" „Natürlich. Bertsdorf liegt an der Schmalspurstrecke Zittau – Oybin und von hier zweigt ein Streckenteil nach Jonsdorf ab", belehrt der alte Eisenbahner seinen Sohn. „aber was machen wir hier?" Heinrich Dreilich schnauft verzweifelt und verdreht die Augen. „Vater! Ich bin hier auf dem Stellwerk Stellwerkswärter und Fahrdienstleiter. Und heute ist ein besonderer Tag: Unser großer Herr da d'roben", er macht eine unbestimmte Geste über den Schachtelrand hinweg, „hat sich



Infos zum Modell

Hersteller:	Technomodell, Kieler Str. 1a, 01109 Dresden, Tel. (0351) 8801991, Fax (0351) 8801876, Internet: www.technomodell.de
Art.-Nr.:	1201 (DR Weinrot-Elfenbein) 1202 (DRG Bordeauxrot)
Baugröße:	H0e
Antrieb:	Allachsantrieb mit Schwungmasse
Sonstiges:	Inneneinrichtung mit Sitzen und Gardinen
	Preis: 522,40 Euro (nur als Fertigmodelle)

bei Technomodell in Dresden einen neuen Triebwagen gekauft, der heute feierlich auf der Anlage eingeweiht wird." „Etwa den VT137322, weinrot und elfenbein?" ruft Vater Dreilich aufgeregt und setzt sich in der geöffneten Schachtel auf. „Genau den! Und nun komm. Lass uns losgehen, denn ich weiß nicht, wo der da oben" – wieder diese unbestimmte Geste – „unsere Schachtel hingestellt hat und wie weit wir noch laufen müssen, um an das Stellwerk zu kommen."

Doch dann ist der Weg doch nicht so umständlich wie befürchtet und die beiden brauchen nur den vielen Figuren zu folgen, die am frühen Morgen schon auf den Beinen sind. „Der hat sich das aber ganz schön was kosten lassen. Mit diesen vielen Figuren" murmelt Vater Dreilich. „Na ja„ entgegnet Heinrich zurückhaltend. "Sieh sie dir nur mal genauer an: Die meisten sind selbstbemalte Rohlinge. Man sieht es ihnen an den Gesichtern an. Ah, da sind wir ja schon am Lokschuppen. Jetzt kannst Du aber was erleben." Dicht gedrängt stehen die Zuschauer, zumeist Liebhaber der Schmalspurbahn, als sich ganz langsam das rechte Doppeltor öffnet. „Fehlt nur noch die Hymne ‚Heil sei dem Tag, an welchem du bei uns erschienen'", spottet Heinrich, doch die Zuschauer mögen in dem Moment keinen Spott. →



„Vorsicht!" ruft der Eisenbahner, „der Triebwagen kommt herausgefahren!" „Könnten Sie mal beiseite treten", nörgelt der Fotograf, „Sie stehen direkt im Bild!"

„Hier entlang, Vater. Der Lokschuppen steht hinter uns", so dirigiert Heinrich. „Und wieso ist hier der Triebwagen?"





„Ich frag' mich bloß, warum die früher den Hausbahnsteig so schmal gemacht haben. Das ist doch sehr gefährlich!" „Die werden nicht genügend Pflastersteine gehabt haben. Oder die Vorsteherin wollte Ihrem liebsten Triebwagenführer die Frühstücksbemme aus dem Fenster zureichen können."

„Psst!" tönt es von verschiedenen Seiten und dann rollt der Triebwagen leise schnurrend aus dem Schuppen heraus und bleibt ohne zu ruckeln vor der ehrfürchtig erstarrten Zuschauerkulisse stehen.

„Jetzt muss ich aber aufs Stellwerk!", unterbricht Heinrich Dreilich laut das ehrfürchtige Staunen. „Kommst Du mit, Vadder? An einer Sonderfahrt des Triebwagens kannst Du auch noch heute Nachmittag teilnehmen." Und so stolpern Vater und Sohn über die Bertsdorfer Gleisanlagen auf das hohe Stellwerk mit dem gotischen Schriftzug zu. Als sie die schmale Treppe zum Stellwerksraum erklimmen, herrscht dort schon reger Betrieb. Benno Noack, ein großer, eleganter Eisenbahner in Uniform, steht schon am Schreibtisch und wartet auf seine Ablösung, während Elvira, die achtzehnjährige Praktikantin, die Fahrstraße für die ausfahrenden Züge einstellt. „Donnerwetter", entfährt es dem alten Dreilich angesichts der engen Uniformjacke und des kurzen Rocks der blonden Eisenbahnerin. Doch der lange Noack achtet nicht auf die Begeisterung des Alten. Froh, einen sachkundigen Gesprächspartner gefunden zu haben, zerrt er Hans ans offenstehende Fenster und doziert: „Die

„So, Vater. Wenn wir im Stellwerk sind, kannst Du Dich erst einmal hinsetzen." „Na, der Noack wird schon auf mich warten. Aber een Schälchen Heeßen muss er mir erst einmal gewähren."



Doppelausfahrten aus dem Bahnhof Bertsdorf sind berühmt! Wo gibt es auch schon so eine Möglichkeit, dass zwei Züge gleichzeitig den Bahnhof in gleicher Richtung verlassen und sich kurz vor dem Stellwerk trennen? Früher waren es Züge, die mit Lokomotiven der Gattung VI oder VIIk bespannt waren. Heute fährt nun der VT nach Jonsdorf. Tja, wenn der da oben" – Handbewegung – „viel Geld hätte, würde er einen zweiten Triebwagen kaufen. Dann könnten wir Doppelausfahrt mit zwei VT 137 machen", lacht er. „Aber es gibt doch auch beim Vorbild nur einen Triebwagen", murmelt Hans Dreilich und kann über Noacks Witz nicht lachen. „Na ja. War ja auch nur so ein Witz", entgegnet jener und dann verschlagen die Ereignisse draußen den beiden die Sprache. Mit wuchtigen Auspuffschlägen setzt sich die IVk mühevoll in Bewegung, während der Triebwagen verhalten leise schnurrt. Spürbar hält sich der



Ohne Fahrgäste manövrieren die Führer der IVk und des Triebwagens ihre Fahrzeuge an die Bahnsteige in Bertsdorf.



Doppelausfahrt einmal anders: Nicht zwei Dampflokomotiven geben der berühmter Doppelausfahrt das Gepräge. Diesmal ist es der VT 137, der in Richtung Jonsdorf schnurrt.



„Da möchte man Weichenhebel sein", murmelt Heinrich angesichts der hübschen Praktikantin Elvira. Doch Benno Noack, der Fahrdienstleiter, ist froh, einen sachkundigen Gesprächspartner gefunden zu haben.

Triebwagenführer zurück, um mit dem Dampfzug auf gleicher Höhe zu bleiben. Doch als sich die beiden Ausfahrten trennen, dreht er den Regler voll auf und verschwindet laut surrend im Wald Richtung Jonsdorf.

Und dann sitzt Hans Dreilich endlich am Nachmittag im VT 137 auf der Fahrt zum Kurort Jonsdorf. „Herrlich", denkt er und lehnt sich genüsslich in die weiche Polsterung. „Toll, was?", lächelt sein Gegenüber, ein gepflegter Mittsechziger mit gemütlichem Bauchansatz. „Ist es aber auch. Das Modell ist bis ins Detail seinem großen Bruder nachgebildet. Und der Antrieb erst: Ein fünfpoliger Elektromotor mit Schwungmasse. Natürlich besitzt er eine Schnittstelle für Digitalantrieb. Wundern Sie sich nicht, dass der Fahrgastraum so groß ist? Alles unterflur angeordnet." „Wenn das Großmaul doch bloß zu plappern aufhören würde", denkt Dreilich und sieht →

„Nein, Herr Kollege" korrigiert der vorlaute Mitreisende im gelben Sommermantel Hans Dreilich, der das Triebwagendrehgestell betrachtet. „Das Triebdrehgestell mit der Blindwelle befindet sich am anderen Ende."

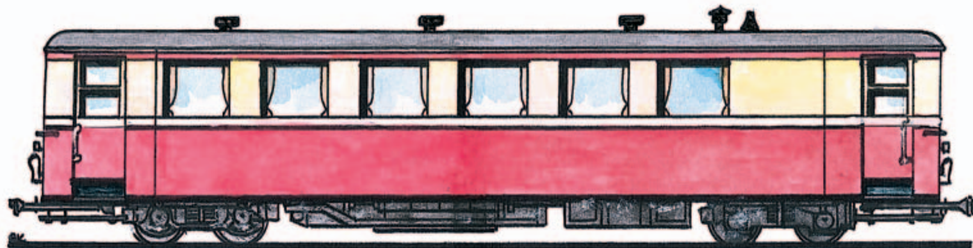


Punkt 10 Uhr stehen Vater und Sohn Dreilich vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Bertsdorf. Doch nur der Alte fährt heute mit dem Triebwagen nach Jonsdorf. Heinrich ruft die Pflicht des Dienstes als Fahrdienstleiter.



betont desinteressiert aus dem Fenster. „Ob der auch über das Vorbild so genau Bescheid weiß?", denkt er, nun doch neugierig geworden. Als ob der andere die Gedanken seines Gegenüber erraten hätte, setzt er selbstgefällig seinen Vortrag fort: „Der Geburtsort des Vorbilds liegt gar nicht so weit von hier entfernt. In Bautzen nämlich. Die Triebwagen der 137er-Reihe waren die ersten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit automatischer Auf- und Ab-Steuerung. Mit der Zugsteuerung konnten vom Führerstand eines Triebwagens aus maximal drei Triebwagen als Zugverband gesteuert werden." – „Wenn der doch bloß aufhören würde mit seinem Gesafte", ärgert sich unser Freund. „Aber Ahnung hat er ja schon." „Was sind Sie denn von Beruf?", fragt er seinen Gegenüber. „Ich war Hochschullehrer in Dresden", entgegnet der und fasst die Frage als gesteigertes Interesse auf. Deshalb fährt er laut fort zu erklären: „Interessant war auch der Antrieb. Ein Unterflurmotor mit liegenden Zylindern trieb über ein Strömungs- und ein Achswendegetriebe die erste Achse des vorderen Drehgestells an. Von dieser wurde über Kuppelstangen die zweite angetrieben ...ach, da sind wir ja schon in Jonsdorf", ruft er laut und zieht sich den Sommermantel über seinem Bauch glatt.

Bei der nachfolgenden Besichtigung des restaurierten Bahnhofs hält sich Hans Dreilich tunlichst entfernt von seinem Mitfahrer. Doch als er sich am Triebwagen von der Konstruktion des erwähnten Kuppelstangenantriebs des vorderen Drehgestells überzeugt, ertönt hinter ihm eine bekannte Stimme: „Übrigens ist das große Vorbild neulich wegen eines Gelenkwellenbruchs kurz hinter dem Bahnhof Zittau-Süd auf freier Strecke liegen geblieben." „Und...?" fragt Dreilich dümmlich. „Na, die 99 590, eine IVk, schleppte ihn nach Bertsdorf, wo er repariert



Zeichnungen: G. Kerber



„Ich glaube, wir sind im falschen Film!", ruft ein Fahrgast aus. „Nee, aber im falschen Maßstab", erläutert sein Nebenmann, „denn im H0-VT137 hätte uns der da oben kaum fotografieren können".



Fotos: S. Kirchberg

Ziemlich erschöpft trifft Hans Dreilich wieder in Bertsdorf ein. „Schön war's", sagt Dreilich knapp zu seinem Sohn und macht sich auf den Nachhauseweg in seine Schachtel.

wurde." Als der Ruf zum Einsteigen ertönt, wappnet sich unser Freund innerlich schon gegen die zu erwartende Gesprächslawine, doch die bleibt erstaunlicherweise aus. Die Erklärung folgt auf dem Fuß: „Woher kommen denn Sie?" fragt der Dicke. „Aus der Schachtel 14136. Ich liege dort mit meinem Sohn. Und sie?" „Ach, ich komme aus der Schachtel 14044. Doch neulich hat man meine Frau aus ihrem Fach genommen und ich habe sie nie wieder gesehen." Betroffen schwieg Dreilich.

Als sich Vater und Sohn abends an ihrer Schachtel wiedertrafen, fragte Heinrich: „Na, wie war's?" „Preiser-Figuren sind auch Menschen" antwortet sein Vater nur und klettert in sein Schachtelfach. *Georg Kerber/yo*

TRIX

SELECTRIX

die digitale Vielzug-Steuerung

Modernste Mikroprozessor-Technik von TRIX für anspruchsvollen Modellbahn-Betrieb. Bis zu 100 Triebfahrzeuge (Adressen 00–99) können auf einer Gleisanlage vollkommen unabhängig voneinander gesteuert werden. Oder bis zu 800 Weichen. Oder bis zu 800 Signale. Oder 800 Entkuppler. Oder auch Fahrzeuge, Weichen, Signale usw. beliebig gemischt. Minimale Verdrahtung. Alle Funktionen können über das Gleis gesteuert werden.

Einwandfreie Geschwindigkeitsregelung ab der ersten Fahrstufe für langsamste Fahrt durch im Fahrzeug-Decoder integrierte Motorregelung mit Soll-Ist-Wert-vergleich. Insgesamt 31 Fahrstufen für jede Fahrtrichtung einstellbar, sowohl einzeln oder automatisch durchlaufend mit in 5 Stufen wählbarer Anfahr- und Bremsverzögerung. Gleichzeitige Steuerung zweier Triebfahrzeuge über einen Fahr-Regler möglich (z. B. Vorspannbetrieb), wahlweise sogar mit unterschiedlicher Fahrtrichtung. Notbremse.

SELECTRIX-Zentral-Einheit

Direkter Netzanschluß. Mit TRIX-spezifischem Mikroprozessor als zentrale Steuereinheit (CPU) und Datenspeicher. Meßinstrument für Fahrstrom- und Daten-Kontrolle. Tasten für Betriebs- und Ruhe-Status. Elektronische Überlastsicherung. Betriebs- und Überlast-Anzeige. Zwei Norm-Steckbuchsen für Daten-Übertragungs-Leitung.

56 6801 00 TRIX

SELECTRIX-Hand-Regler

Handliches Steuergerät mit Tipptasten-Bedienung für alle Funktionen (Loknummer, Fahrtrichtung, Geschwindigkeit, Speicherstatus, Sonderfunktionen, Weichen, Signale usw.). Leuchtziffern-Anzeige für Loknummer bzw. Geschwindigkeit sowie Schaltfunktionen. Mit integriertem Datenspeicher.

56 6810 00 TRIX

SELECTRIX-Funktions-Pult

Zum Ablegen bzw. stationären Einsatz der Regler. Mit allem notwendigen Anschluß-Zubehör.

56 6803 00 TRIX

SELECTRIX-Fahrzeug-Decoder

Zum Einbau in Triebfahrzeuge, zur Steuerung von Fahrtrichtung, Geschwindigkeit und Sonderfunktionen (Licht, Horn). Für H0 bis 8 m (30 × 12 × 5 mm) und auch für größere N-Fahrzeuge. Mit integrierter Motorregelung mit Soll-Ist-Wertvergleich. Einbau durch den autorisierten Fachhandel.

56 6826 00 TRIX

TRIX-Verlängerungsleitung

Mit 4fach-Verteiler. Zum Einrichten weiterer Anschluß-Stellen für Funktionspulte und Fahrregler, entfernt von der Zentrale, z. B. an einem Zweit-Bahnhof usw. (Kontroll-Ringleitung).

56 6586 00 TRIX

80

81



Mehrzug-Trixer

Teil 2

Es hätte der ganz große Wurf werden können: Schon anno 1982 läutete Trix als erster Großserienanbieter mit Selectrix 99 das digitale Modellbahn-Zeitalter ein.

Auf EMS folgte Selectrix und wieder hatte Trix, der Nürnberger H0-Pionier, die Nase vorn. Aber wie das manchmal so ist, wiederholte sich die Geschichte, die schon das „Elektronische Mehrzug-System" beeinträchtigt hatte: Der Start des gleichfalls extern entwickelten Digital-Systems Selectrix fiel ebenfalls in eine Phase wirtschaftlicher Schieflage der Nürnberger, im Hause selbst fehlten zudem die Elektronikfachleute mit Weitblick, die hätten erkennen können, mit welchem Pfund zu wuchern, sich da eine gar einmalige Gelegenheit bot.

Selectrix hätte der ganz große Wurf werden können. Noch heute, nach mehr als einem Vierteljahrhundert, gilt es unter unvoreingenommenen Fachleuten aufgrund seiner Charakteristiken als das betriebssicherste Digital-System.

Keine Frage, Selectrix hat Maßstäbe gesetzt, freilich aufgrund der immer nur halbherzi-

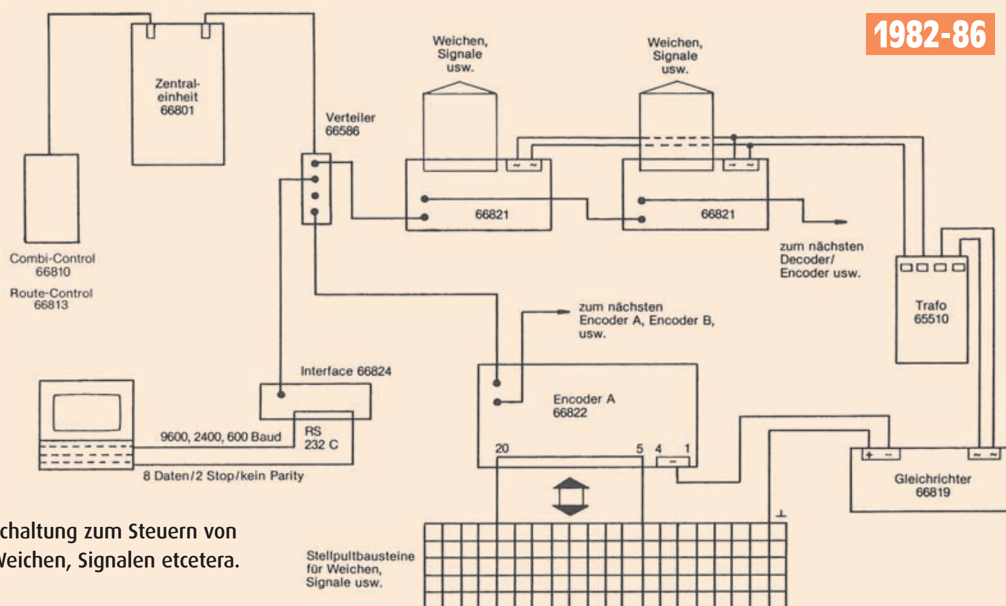
gen Vermarktung fast unbemerkt von einer breiteren Öffentlichkeit. So entdeckte die Firma Trix selbst erst Ende der 80er-Jahre und nach deutlichen Hinweisen aus dem Express-Lager, dass ihre digitale Vielzugsteuerung wohl auch für den Betrieb auf dem Dreischienengleis eine interessante Erweiterung bedeuten könnte.

„Leider verstand es die Firma Trix nicht, das Selectrix-System seiner Qualität entsprechend zu vermarkten", bedauerte Dr. Wolfgang Deutschmann, Mitglied des Freudeskreises europäischer Modelleisenbahner (FREMO), schon 1999 vor dem Hintergrund des damaligen Normungsvorhabens des Verbands der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP). Bis 1998 besaß Trix die Exklusiv-Vermarktungsrechte und eine verpasste Chance mehr. Hätte die Geschichte einen anderen Verlauf genommen, wäre Selectrix wohl das Maß aller Dinge in Sachen Digital-Modellbahnsteuerungen geworden.

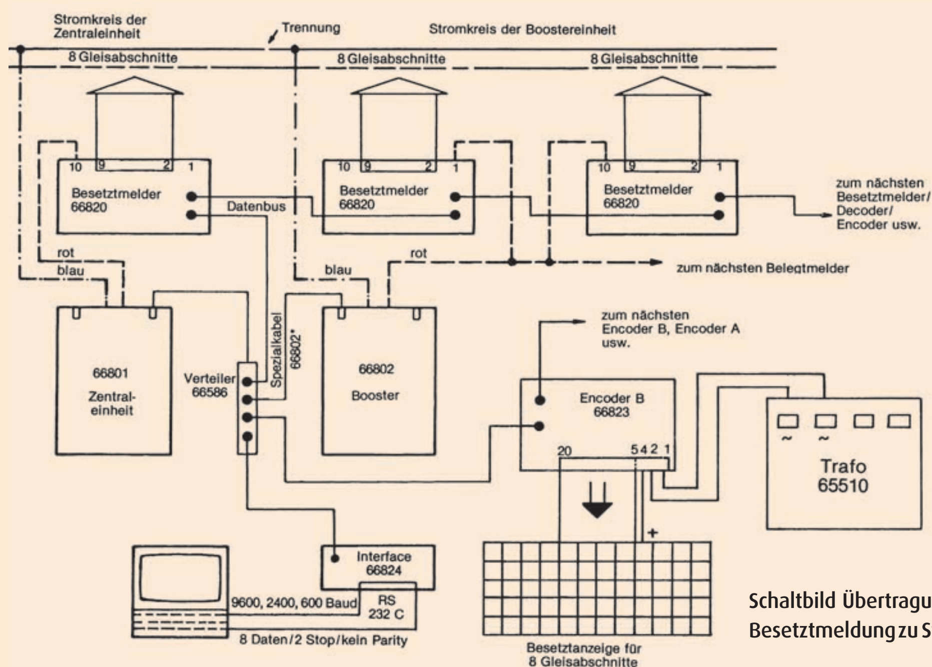
Entwickelt wurde Selectrix (Kürzel SX) im Trix-Auftrag von dem Münchener Ingenieurbüro Doehler und Haas Steuerungssysteme GmbH auf Basis eines Industrie-Steuersystems. Die Vorstellung durch Trix erfolgte bei der Nürnberger Spielwarenmesse 1982.

Selectrix 99, zunächst so benannt wegen der damals noch zweistelligen Leuchtziffernanzeige, bestand im Wesentlichen zunächst aus vier Komponenten: Der Zentraleinheit, dem Fahrzeugdecoder, dem Handregler und einem Funktionspult.

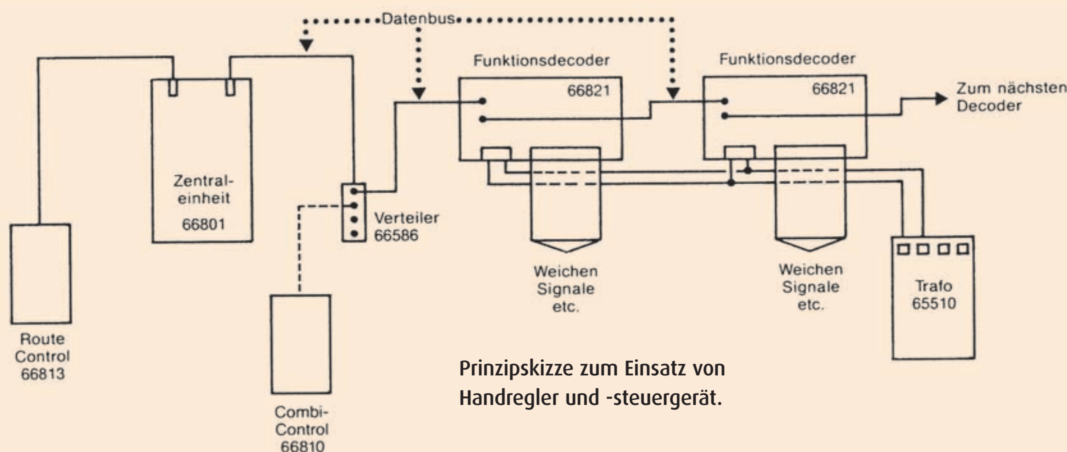
Die Zentraleinheit, ausgerüstet mit Mikroprozessor-Technik und direkt ans Stromnetz angeschlossen, war zugleich Steuerzentrale und Datenspeicher sowie Messinstrument für Fahrstrom- und Daten-Kontrolle, mit Tipptastern für Betrieb, →



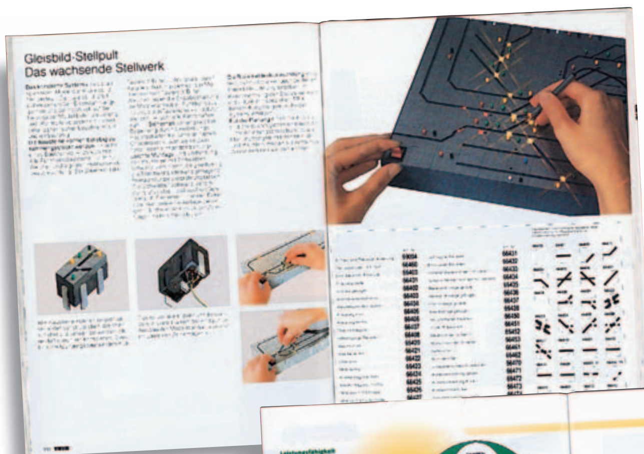
Schaltung zum Steuern von Weichen, Signalen etcetera.



Schaltbild Übertragung der Besetztmeldung zu Stellpult.



Prinzipskizze zum Einsatz von Handregler und -steuergerät.



Ein bemerkenswertes Konzept stellte das wachsende Stellwerk aus Bausteinen dar.



Ende der 80er-Jahre fiel Trix erst auf, dass Selectrix auch Express bereichern könnte.

1999 versuchten die Nürnberger zu spät, längst verlorenen Boden gutzumachen.

Nothalt und Betriebsruhe. Der Anschluss der Datenübertragungsleitung erfolgte über genormte Steckbuchsen.

Der Handregler mit integriertem Datenspeicher verfügte über insgesamt zwölf Tipptaster für Eingabe und Abrufen der Funktionen Loknummer, Fahrtrichtung, Geschwindigkeit, Speicherstatus, Sonderfunktionen, Weichen, Signale, Entkuppler. Die Funktionsanzeigen wie Loknummer, Geschwindigkeit erfolgten über die Leuchtziffern.

Der erste Fahrzeugdecoder zur Steuerung von Fahrtrichtung, Geschwindigkeit und Sonderfunktionen wie Licht und Signalhorn war noch nicht für N-Fahrzeuge geeignet. Er hatte die Maße 30 mal 12 mal 5 Millimeter und wurde seinerzeit von Trix markenübergreifend für „H0 bis IIm“ angeboten.

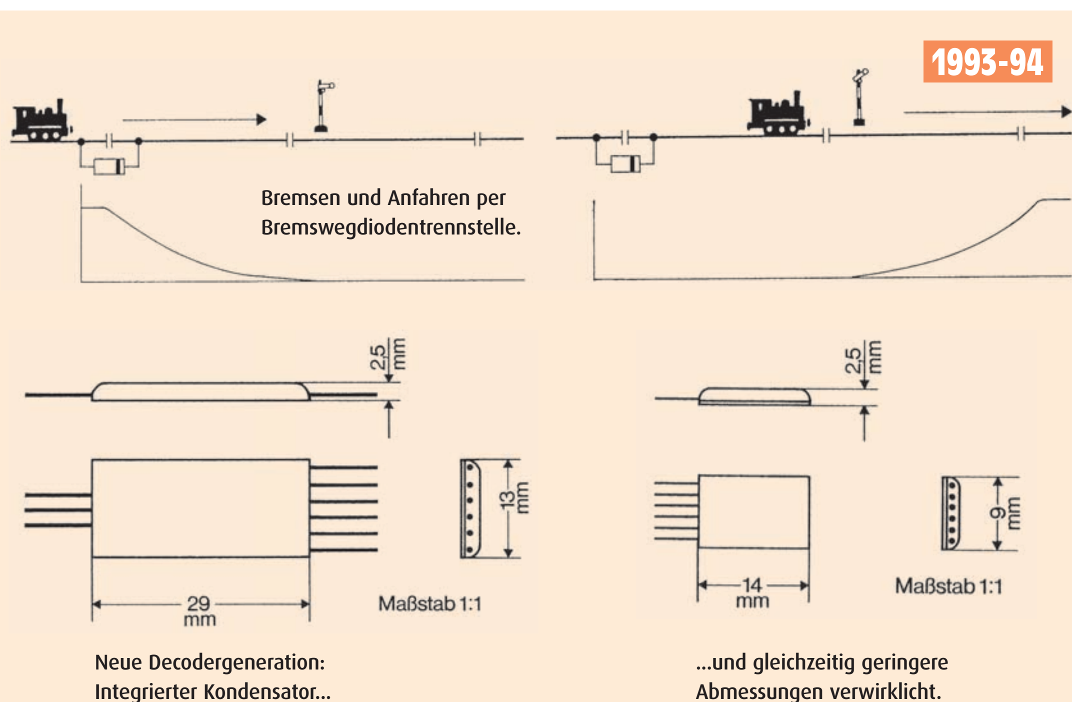
Das Funktionspult diente zum Ablegen der Zentrale und des Handreglers und war für deren stationär möglichen Betrieb mit den erforderlichen Anschlüssen ausgerüstet.

Außerdem gehörten selbstverständlich noch die Datenübertragungsleitung und – vorausschauend – eine Verlängerungsleitung (Kontrollringleitung) zur Einrichtung weiterer Funktionspulte an anderen Anlagenteilen zum Lieferprogramm. Funktionsdecoder für die Weichen- und Signalschaltung ließen dagegen noch auf sich warten. Sie waren erst ab 1986 verfügbar.

Nicht minder innovativ war eine Selectrix-Randerscheinung: Das modular aufgebaute, wachsende Gleisbild-Stellpult kam ohne jegliche Lötstelle aus. Diese Bausteinidee wurde erst in jüngster Zeit von anderen Herstellern aufgegriffen.

Was leistete nun aber diese erste deutsche digitale Vielzugsteuerung – Märklin-Motorola und Fleischmanns FMZ folgten anno 1983 – eines Großserienanbieters in der Startphase?

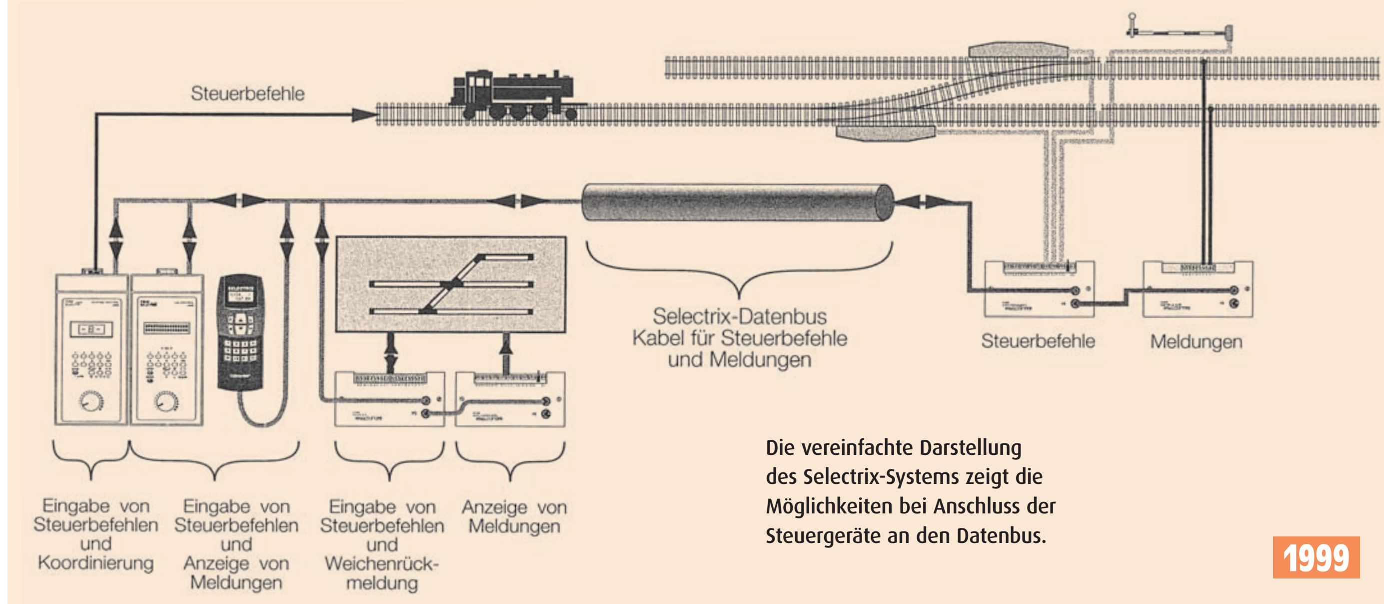
Wahlweise bis zu 100 Triebfahrzeuge konnten unabhängig voneinander und gleichzeitig



Bremsen und Anfahren per Bremswegdiodentrennstelle.

Neue Decodergeneration: Integrierter Kondensator...

...und gleichzeitig geringere Abmessungen verwirklicht.



Die vereinfachte Darstellung des Selectrix-Systems zeigt die Möglichkeiten bei Anschluss der Steuergeräte an den Datenbus.

Trix-Graphiken, Repros: Archiv Haucke

auf einer Gleisanlage gesteuert werden oder in Viererblöcken 800 Weichen oder 800 Signale oder dieselbe Anzahl Entkuppler oder eine beliebige Mischung bis zur Obergrenze.

Theoretisch zumindest, rein praktisch funktionierte das so noch nicht und zwar nicht nur wegen der seinerzeit noch fehlenden Weichen- und Signalbausteine.

Und warum nicht? Ganz einfach: Die maximale Stromabgabe der Zentraleinheit reichte gerade einmal für den gleichzeitigen Fahrbetrieb von vier H0-Triebfahrzeugen. Booster, die dieses Problem zu lösen imstande sind, waren erst 1986 in Vorbereitung! Was übrigens auch für N-Fahrzeugdecoder und Interface galt.

Gleichwohl bedeutete die Einführung von Selectrix einen Meilenstein in der digitalen Modellbahnsteuerung. Und alle Vorteile, die das System bis heute gegenüber anderen hat, waren 1982 bereits implizierte Grundlagen. Wobei der Taktfrequenz und der seriell übertragenen Datenmenge pro Sekunde entscheidende Bedeutung zukommt, ebenso der Trix-Entscheidung zugunsten eines rein digitalen Systems ohne analoge Kompromisse.

Karlheinz Haucke

Teil 3: Oktober-Ausgabe



Die ZiMEC-Bewegung

Teil 1

Seit 1971, damals noch als AG 2/12 Zittau im DMV, baut der Zittauer Modell-Eisenbahn-Club an seiner H0-Anlage nach Motiven der Deutschen Reichsbahn.

Angefangen hat alles noch ein paar Jahre früher, nämlich am 26. April 1962 in einer ehemaligen Zittauer HO-Gaststätte. Das war die eigentliche Geburtsstunde der Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft, die 1965 als AG 2/12 Zittau Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands (DMV) wurde.

Von den einstigen Gründungsmitgliedern ist im Zittauer Modell-Eisenbahn-Club (ZiMEC), dem Rechtsnachfolger der Nachwendezeit, einzig Wolfgang Göbbels, Jahrgang 1944, noch aktiv und das in vorderster Position: Der Ingenieur, Fachgebiet Elektroanlagen, hält den traditionsreichen Club als Vorsitzender auf Kurs.

Apropos Kurs: Das bedeutet Bewegung und davon bietet die mittlerweile siebenteilige H0-Segmentanlage der Zittauer eine

ganze Menge und das auch nicht erst seit heute.

„Der funktionsfähige Schlackeaufzug in unserem Dampflok-Bahnbetriebswerk entstand Anfang der 70er-Jahre nach einer Bauanleitung im MODELLEISENBAHNER", weiß Karl-Heinz Stange, langjähriger ZiMEC-Schriftführer. Mit dem ambitionierten Bw, damals noch in lupenreiner Epoche-III-Ausführung nach Vorbild der Deutschen Reichsbahn, fand die Zittauer Arbeitsgemeinschaft auf der Dresdner Ausstellung in der Hochschule für Verkehrswesen anlässlich des MOROP-Kongresses 1971, den der DMV für den Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas ausgerichtet hatte, große Beachtung.

Und was heißt eigentlich, damals noch lupenrein? Na ja, stimmt eigentlich auch noch heute, wenngleich inzwischen das eine oder andere Gebäude, früher grundsätzlich Eigenbau aus Karton und Sperrholz, durch modernere, wenn auch gealterte Kunststoff-Bausätze ersetzt wurde. Auch die ursprüngliche Eigenbaudrehscheibe musste mittlerweile einem Fleischmann-Modell weichen.

Welch hohes Niveau aber der Modellbau seinerzeit in der DDR hatte, lässt sich dennoch nach wie vor am besten an dem auf zwei Anlagenteilen platzierten Bahnbetriebswerk mit Lokbehandlungsanlagen und dem Hauptbahnhof Stockau mit seinen umfangreichen Gleisanlagen ablesen. „In der Grundform ist das Bahnbetriebswerk noch so erhalten, wie wir anno 1971 diese Gemeinschaftsanlage begonnen haben", bestätigt Karl-Heinz Stange, selbst seit 1967 mit dabei.

Die Funktionsmodelle, mit Ausnahme der aktuellen Drehscheibe, sind unverändert jene aus der Anfangszeit, als die Anlage noch aus vier Teilen bestand. Und die Modelle, darunter der erwähnte Schlackeaufzug, aber auch beispielsweise ein vorbildgerecht voll funktionsfähiger Containerkran – dessen Auftritt findet im zweiten Teil des Anlagenportraits in unserer September-Ausgabe statt – arbeiten noch immer einwandrei. Was auch für die Ro- ➔

Es gibt immer etwas zu tun im Dampflok-Bw. Der Schlackeaufzug mit Funktion entstand in den 70er-Jahren nach einer MEB-Bauanleitung.



In der Stadt Stockau, nicht weit entfernt vom Hauptbahnhof, verändert sich unaufhörlich das Straßenbild dank des Nachwende-Baubooms.

Auf den Straßen brummt der Verkehr mit dem Faller-Car-System, während die DR-V100 mit Nahgüterzug dem Hauptbahnhof zustrebt.

Wenn für das Bw-Personal mal keine Reparaturen an Dampfloks anstehen, werden gelegentlich schadhafte Güterwaggons zerlegt.



bustheit der hier zum Einsatz gekommenen Piko-N-Motoren spricht!

Wie der Schlackeaufzug haben auch die übrigen Stationen der Lokbehandlungsanlagen ihren von der Arbeitsgemeinschaft verordneten Bewegungsdrang bis heute erfolgreich bewahrt.

Dabei hat es der Wasserkran nicht nur in einer Hinsicht buchstäblich in sich und bietet dem ungläubig staunenden Publikum den ganz besonderen Aha-Effekt: Der drehbar gelagerte Wasserkran schwenkt zur wartenden modifizierten Piko-50, deren Wasserkastendeckel öffnet sich elektromagnetisch und mit einem Knopfdruck am Steuerpult fließt tatsächlich echtes Wasser in den Wasserkasten der DR-Dampflok!

Was dem Publikum verborgen bleibt, ist der trickreich installierte Wasserkreislauf:



der Verschmutzungsgefahr zugunsten der Betriebssicherheit verzichtet."

Na ja, verständlich. Weiter geht derweil die Lokbehandlung. Die 50 rückt zur Bekohlung vor, wo der Kohlenkran – wen wundert's noch? – selbstverständlich verfahr- und schwenkbar agieren kann und selbst der Greifer voll funktionsfähig ist, was er beim Beladen des Trichters mit Modellkohle, hier eingefärbten Korkstückchen, unter Beweis stellt.

Fehlt nur noch der Schlackeaufzug am Schlackesumpf. Auch hier kommt die typische ZiMEC-Bewegung ins Spiel. Der Aufzug tritt in Aktion, kippt die Schlacke in einen bereitstehenden Wagen, womit die

Auf- und Abrüsten als Modelldemonstration

Modelldemonstration einer vorbildgerechten Lokbehandlung nahezu abgeschlossen ist.

Nicht ganz freilich, denn, einmal das Abrüsten vorausgesetzt, steht nun ja noch die Fahrt über die Drehscheibe in den Ringlokschuppen aus.

Da die Anlage analog mit Blockstreckensteuerung per Postrelais betrieben wird, ist nun der Bediener am Stellpult gefragt. Mittels Wählscheibe, von früheren Telefonen bekannt, wird das Lokschuppengleis angewählt, ehe die 50 auf die Drehscheibe und nach entsprechender Drehung über das vorgewählte Gleis ins Heizhaus fahren kann. Die Schuppentore schließen sich hinter der Maschine automatisch und nach kurzer Zeit steigt Qualm aus der zentralen Rauchabführung des Lokschuppens.

Der gesamte Ablauf der Dampflokbehandlung wird übrigens während öffentlicher Vorführungen im ZiMEC-Vereinsdomizil (Tel.: 03583/684149) an der Gerhart-Hauptmann-Straße 34 in Zittau durch →

Anlagensteckbrief

Siebenteilige H0-Segmentanlage in offener Rahmenbauweise
Maße: 6x 2,40x1,60; 1x 1,60x2,40 m
Erbauer: Zittauer Modell-Eisenbahn-Club
Bauzeit: Seit 1971
Epoche: III - V
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Analog, Postrelais-Steuerung
Gleismaterial: Pilz
Gleislänge: Zirka 240 m
Rollendes Material: Piko, Gützold, Roco, Fleischmann, Sachsenmodelle, Kato, Bemo
Besonderheiten: Faller-Car-System, Funktionsmodell-Eigenbauten, u.a. Schlackeaufzug, Containerkran, Wasserkran mit Echtwasser, Kohlenkran
Anlagenthema: Zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn, Straßenbahn
Vorbild: Kein konkretes, nach Motiven der Deutschen Reichsbahn

Das Nass fließt durch und wird von einem Auffangbehälter aufgenommen, aus dem es beim nächsten Bedarf wieder im Inneren des Wasserkrans hochgepumpt wird.

Bekanntlich ist mit dem Wassernehmen das Auf- respektive Abrüsten einer Dampflok nicht abgeschlossen. Und so fährt auch im ZiMEC-Bw eine der beiden präparierten 50 nach Schließen des Wasserkastendeckels ein Stück vor bis zur Besandungsanlage, wo sich wie von Zauberhand der Sanddomdeckel der Dampflok öffnet und...

„Halt, halt", lacht Stange, „auf echten Sand zum Reinrieseln haben wir wegen



Blick aus dem Hubschrauber auf die ausgedehnten Gleisanlagen des Hauptbahnhofs Stockau, wo schon früh reger Betrieb herrscht.

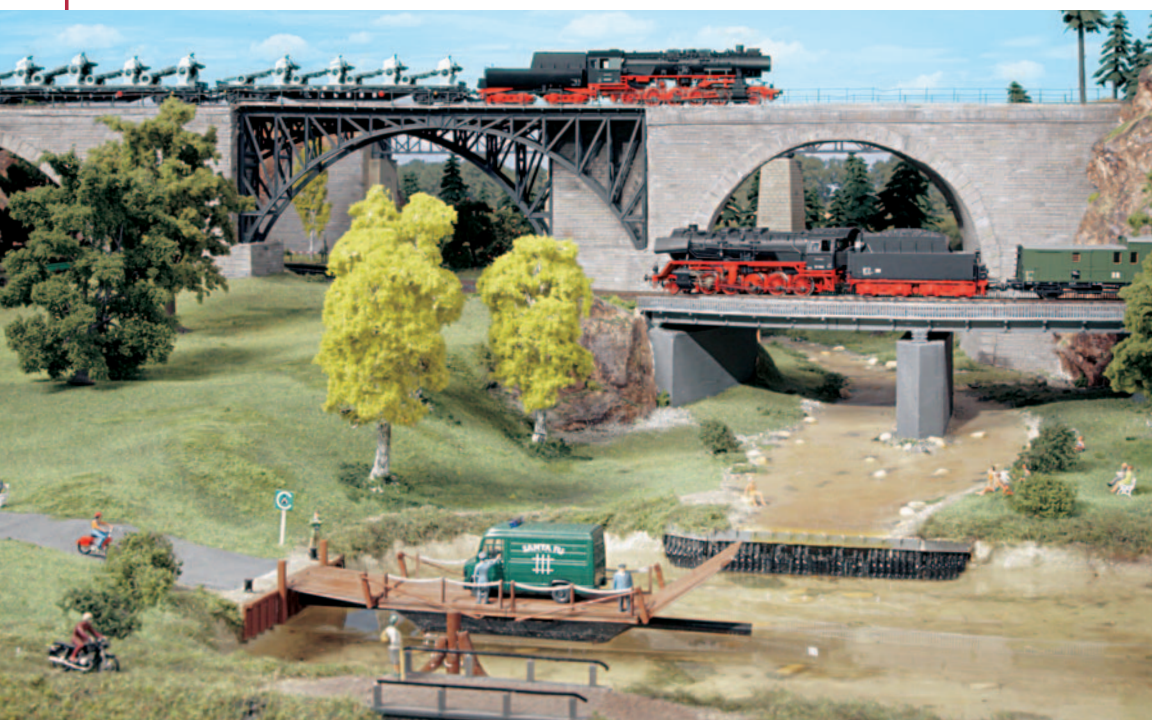
Stockauer Bahnhofsausfahrt: Bespannt ist der Robur-Ganzzug, der in der Regel aus fünf Rgs-Wagen besteht, mit einer 52.80.

akustische Erklärungen unterstützt. Die günstige Gelegenheit, sich einmal selbst einen Eindruck zu verschaffen, besteht jeweils ab dem zweiten Novemberwochenende zur Modellbahnausstellung.

Nun wäre ZiMEC nicht ZiMEC, wenn nicht auch abseits des Bahngeschehens Bewegung herrschte. Da brauche ich nur mein Augenmerk auf den Anlagenteil ganz links zu richten, der einst zu DDR-Zeiten mit einer Berglandschaft und viel Grün die Wendeschleife respektive das Hundeknochenprinzip kaschierend gestaltete.

An den einstigen Bewuchs erinnern heute nur noch vereinzelte Stecktannen aus dem früheren Auhagen-Sortiment. Ansonsten präsentiert sich hier sozusagen eine Nachwendesituation in Gestalt der Stockauer Altstadt mit 90er-Jahre-Bauboom und brummendem Straßenverkehr dank des installierten Faller-Car-Systems. Immerhin bis zu 17 Pkw, Lkw und Busse sind hier gleichzeitig auf drei in sich verschlungenen Fahrspuren unterwegs.

Zu Recht besonders stolz sind die Zittauer Modellbahner dabei auf die niveaugleiche Querung der



Das tief eingeschnittene Tal wird in zwei Ebenen mehrfach überbrückt. Die kleine Fähre quert das Echtwasser mechanisch angetrieben.





Fotos: Stirl

Zittauer Szene: Die in den VEB Robur-Werken gefertigten Fahrgestelle des LD-3000 werden auf speziell vorbereitete Rgs-Wagen verladen.

Hauptbahn per von Schranken gesichertem Bahnübergang. Nur ein einziges Mal, so erfahre ich, schlossen die Schranken nicht und ein Auto kollidierte mit dem nahenden Zug. Ursache? Ein technischer Defekt. Kommt ja leider auch im richtigen Leben bekanntlich vor.

Den Zeitsprung, den die zumeist modernen Kraftfahrzeuge darstellen, sehen die ZiMEC-Mitglieder als vertretbaren Kompromiss. Schließlich erwarte vor allem das jüngere Publikum bei Vorführungen auch mal einen ICE auf der Strecke. Womit aus der einst lupenreinen Epoche-III-Anlage über den Zwischenschritt der DR-Epoche-IV eben eine mit Mischbetrieb bis in die Epoche V geworden ist, was freilich den Charme der typischen Reichsbahn- und DDR-Szenen auf den weitgehend noch historischen Segmenten sogar verstärkt.

Solch eine typische Szene ist beispielsweise die an der Ladestraße der Stockauer Güterabfertigung, gestaltet nach direktem Zittauer Vorbild. In den VEB Robur-Werken produzierte Fahrgestelle des Drei-Tonners LD-3000 mit luftgekühltem Dieselmotor werden auf speziell hergerichtete Rgs-Waggons verladen, um zwecks Komplettierung in andere Robur-Werksteile transportiert zu werden. Bespannt waren diese üblicherweise aus fünf Rgs-Wagen gebildeten Robur-Ganzzüge mit Dampfloks der Baureihe 52.80, und selbstverständlich ist ein solcher Zug auch auf der ZiMEC-Anlage unterwegs.

Er hat soeben die Stockauer Bahnhofsausfahrt passiert und quert kurze Zeit später das tief eingeschnittene Tal, dessen Charakter durch mehrere Brückenbauwerke wirkungsvoll betont wird. Während Erholungssuchende unter der H0-Bevölkerung diesen jüngsten Teil ihrer Welt vorbehaltlos begrüßen, gibt es andere H0-Zeitgenossen, die auf diese Anlagenerweiterung weniger gut zu sprechen sind.

Warum das so ist? Wir werden´s sehen!

Karlheinz Haucke

Teil 2 folgt in der September-Ausgabe

MODELLBAHN AKTUELL

BRAWA ▸ *Epoche-III-Gags und Pwgi in H0*



Der bestens gelungene H0-Güterzug-Packwagen Pwgi Pr 99 rollt in brauner Epoche-II-Farbgebung an. In der Epoche-III-Ursprungsausführung als GGhrsz erscheint der aus Rumänien stammende Großraum-Güterwagen. Info: www.brawa.de.

MODELLBAHN DIGITAL ▸ *Polaritätswächter*



Damit bei Drehscheiben kein Kurzschluss entsteht, schließt man Bühnen- und Anschlussgleise über den Polaritätswächter (Bezeichnung PIC PWD-PIC) an, der bei falscher Polarität die der Bühne wechselt. Der Achtfach-Belegtmelder BMDCC kann in reinen Selectrix-Anlagen, aber auch in Anlagen eingesetzt werden, bei denen zwar mit DCC gefahren, aber mit Selectrix geschaltet und gemeldet wird. Info: Modellbahn Digital, Peter Stärz, Dresdener Str. 68, 02977 Hoyerswerda, Tel. (03571)404027, Internet: www.firma-staerz.de.

KOTOL ▸ *Briketts in 1:87, 1:43,5 und 1:32*

Neu im Kotol-Sortiment sind Briketts. Dabei handelt es sich um Record-6-Zoll-Briketts von 1901 sowie einen 7-Zoll-Typ in Knochenform, der ab Epoche III bis heute genutzt wird. Beide Typen sind auch für die Spuren 0 und I lieferbar. Bei letzteren ist auf den Record-Briketts auch noch der erhabene Schriftzug „Record" umgesetzt. Info: KoTol-Hobby Modellbahn, Richterstr. 3, 12524 Berlin, Tel. (030)67892231, Internet: www.kotol.de.



ARNOLD ▸ *E-Loks der Baureihen 103 und 152 in N*



Als überarbeitete Wiederauflagen erscheinen die Elektrolokomotiven der Baureihen 103 (Bild rechts) und 152 (Bild Mitte), ausgestattet mit Fünfpoler, Schwungmasse und Digitalschnittstelle. Das Vorbild des DR-Epoche-III-Kühlwagens (Bild links) transportierte Seefische. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

US-Corner

Selbst in N wirkt der Big Boy der Union Pacific Railroad (UP) noch mächtig. Das Athearn-Modell trägt einen Digital-Decoder mit Soundfunktionen und wird auf allen acht Kuppelachsen angetrieben. H0-Bahnern steht der Mittelklasse-Lastwagen F-850 (vorne 2. von rechts) von Ford für Straßen-Transporte zur Verfügung. Nun erscheint er mit Stake-Aufbau in Ausführungen diverser US-Bahngesellschaften wie der Chicago Rock Island & Pacific (Rock Island). Richtig ranklotzen kann der H0-Bahner mit dem Bulldozer 650H (vorne 2. von links) und dem Holzschlepper von John Deere (vorne rechts). Von zierlicherer Gestalt ist der Scheibenpflug (vorne links), der wie die beiden anderen John-Deere-Produkte weitgehend aus Metall besteht. Info: www.noch.com.

NOCH ▸ *Grasbüschel und Soundstation*

105 einzelne Grasbüschel in zwei unterschiedlichen Grüntönen finden sich im Grasbüschel-Set „Frühling" (im Bild auf H0-Diorama). Die Grassoden lassen sich einfach auf Wegen oder auf der Bahntrasse mit einem Tropfen Klebstoff fixieren. Mit dem neuen Feindosierer-Aufsatz kann man mit Nochs elektrostatischem Beflockungsgerät Gras-Master auch kleinere Flächen begrünen. Bei der Sound-Station II lassen sich per Tastendruck 17 verschiedene Geräusche wie Dampf- und Diesellok-Geräusche, Glockenschlag und Pfeifen abrufen. Auf der DVD Ratgeber Modell-Landschaftsbau finden sich vielfältige Tipps zur Verarbeitung von Noch-Produkten. Info: www.noch.com.

SCHUCO ▸ *Land Rover und VW-Transporter in H0*

Als Range Rover in der Sportausführung macht das neue H0-Modell des Land Rover (Bild) eine gute Figur. Weitere Varianten von VW-Transportern mit Reklamebeschriftung rollen in den Fachhandel: Der T1 ist für Esso (Bild) unterwegs, der T2 liefert Jakobs-Kaffee (Bild) aus. Im seinerzeit beliebten Beige hat der Strich-Achter von Mercedes-Benz als Coupé (Bild) seinen Auftritt, während die S-Klassen-Limousine im neuerdings wieder bevorzugten Schwarz mit silbernen Zierstreifen (Bild) auf die H0-Straßen fährt. Der VW Touareg mit Dachspoiler geht in einem mittleren Blauton an den Start. Der Porsche Cayenne Turbo setzt dagegen auf ein weißes Farbkleid. „Make Peace not War": Mit diesem Wahlspruch geht es zurück in die Ende der 60er-Jahre einsetzende Friedens- und Flower-Power-Bewegung, die der entsprechend bemalte VW-Käfer symbolisiert. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.

MODELLBAHN AKTUELL

MÄRKLIN ▸ *Ozeanblau-beige 220 in I*



Im Farbkleid der 70er-Jahre rollt der Dieselbrummer der Baureihe 220 auf die Königsspur. Das Modell ist mit einem Mfx-Decoder ausgerüstet und verfügt über vielfältige Licht- und Geräuschfunktionen. In H0 wartet die wieselflinke Köf II in DBAG-Version auf Rangierfahrten. Info: www.maerklin.com.

PIKO ▸ *DR-94 der Epoche IV in H0*

Als Epoche-IV-Variante rollen nun Gleich- und Wechselstrommodell der DR-94 auf die H0-Gleise. DR-Epoche-III-Anschriften tragen die aktuellen Versionen des sächsischen Abteilwagens B4 zweiter Klasse mit und ohne Bremserhaus. Der unter anderen aus Bausätzen bekannte gedeckte Güterwagen erfährt als G02 der Bundesbahn in Epoche-III-Ausführung eine Wiederauflage. Die Hobby-Produktlinie ergänzt in H0 der bei der NS eingestellte zweiachsige Kesselwagen mit DSM-Beschriftung. Info: www.piko.de.

BREKINA ▸ *Ford 12m und Porsche 911 in H0*



In Brekinas hochwertiger Top-Decorations-Serie wird der Ford 12m präsentiert, der die ab 1959 gefertigte Version ohne Weltkugel am Bug zum Vorbild hat. Heute bereits ein Klassiker ist der wegen seiner Kunststoff-Stoßstangen einst ungeliebte Porsche 911 aus dem Jahre 1973. Zeitweise versah Magirus seine Modelle mit Planeten-Namen, so den Pluto, der als Tanksattelzug für Fina rollt. In Sachen Feinkost ist ein Mercedes L311 mit Kofferaufbau unterwegs. Info: www.brekina.de.

LILIPUT ▸ *Fischtransportwagen in H0*



Als Formvariante des hübschen DRG-Kühlwagens erscheint ein Epoche-II-Fischtransportwagen (Bild hinten links) mit neuem Dachaufsatz und Bremserhaus. Dahinter sind ein für dieselbe Epoche korrekt beschrifteter dreiachsiger Kesselwagen Berlin mit Monopolin-Werbung und ein vierachsiger Deutz-Kesselwagen der ESSO AG (Epoche IV) eingestellt. H0e-Bahner können ihren Güterzug mit einem zweiachsigen Ow/s (vorne) der ÖBB verlängern. Info: www.liliput.de.

TILLIG ▸ *119 mit Kramer-Mütze in TT*



Was Modellpflege in bester Manier sein kann, zeigt Tillig mit der 119 (Bild) in TT: Das Gehäuse wurde komplett neu konstruiert und erhielt nicht nur das dritte Spitzenlicht oberhalb des Führerstandes in der verlängerten Dachverkleidung, die der Lok den Spitznamen „Kramer-Mütze“ (nach DDR-Verkehrsminister Erwin Kramer) einbrachte. Auch die Gestaltung der Fensterfront, die Detaillierung der Gravuren (Beispiel Dachlüfter) und einzeln anzubringende Griffstangen, die als Zurüstteile beiliegen, heben das Modell auf eine höhere Stufe. Das Fahrwerk der 119-alt wird weitergenutzt und zeigt sich unter anderen mit vier angetriebenen Radsätzen, Flachmotor mit zwei Schwungmassen und der Digitalschnittstelle nach NEM 651 auch auf der Höhe der Zeit. Als Dreierset sind Schüttgutwagen Tds von DB Cargo (Bild) und Fcs/Tds der ÖBB in TT erhältlich. Die Nohab erfährt eine Variante als Eichholz-1147 und die „Wumme“ als M62 von Rail Polska. Der SVT 137 wird mit einem Anstrich als Wehrmacht-Ersatzzug versehen. Infos: www.tillig.com.

MODELLBAHN AKTUELL

ROCO ▸ *03.10 mit Oberflächenvorwärmer*



Als H0-Formvariante trägt Rocos Epoche-III-03.10 (Bild) einen Oberflächenvorwärmer auf der Rauchkammer. Mit den formneuen DSG-Speise- beziehungsweise -Schlafwagen (Bild) lassen sich Epoche-III-Züge ergänzen. Für dieselbe Epoche fertigt Roco die beliebte E94. Freunde moderner Garnituren können ihren ALEX-Zug nun mit dem aktuellen Siemens-Eurorunner bespannen. Die überarbeitete österreichische Schmalspur-E-Lok 1099 ist nun auch wieder einzeln erhältlich. Info: www.roco.cc.

RIETZE ▸ *Lion´s City in N*

Für den Stern, dessen Auflage zuletzt unter die Marke von einer Million verkaufter Exemplare sank, wirbt der Lion´s City in N (Bild). Der Doppelstöcker ist mit beweglichen Rädern ausgerüstet. Als Kastenwagen der Deutschen Post rollt der VW-Transporter T5 in H0 an. Info: www.rietze.de.



WIKING ▸ *Messe-Sondermodelle in H0*



Mit zwei Sondermodellen würdigen die Berliner Konstrukteure die Intermodellbau 2008 in Dortmund, dem Opel Ascona B (Bild) und dem VW Touran als Service-Mobil (Bild) des VW-Zentrums Nürnberg-Marienberg. Magirus-Deutz-Betonmischer und Mercedes-Benz-Pritschenkipper verstärken nun in Beige die Baustellenflotte der N-Standfahrzeuge. Info: www.wiking.de.

TRIX ▸ *Schienenbus-Garnitur in N und RAG-80 in H0*



Zum Redaktionsschluss traf die Schienenbusgarnitur (Bild) in N ein. Wir werden diese Minitrix-Neukonstruktionen in der nächsten Ausgabe noch genauer unter die Lupe nehmen. Als D-727 der Ruhrkohle-AG (RAG) nimmt die jüngste Beschriftungsvariante der Tenderlok der BR 80 in H0 Fahrt auf. Zeitgleich mit dem Märklin-Modell kommt die Köf II der DB AG in der Gleichstromausführung in den Handel. Das Set aus fünf mit Kohle beladenen Zweiachsern erinnert an die frühe Epoche III. Info: www.trix.de.

FLEISCHMANN ▸ *München-Nürnberg-Express*



Für Deutschlands schnellsten Regional-Express, der, mit einer 101 bespannt, zwischen München und Nürnberg pendelt, werden mit dem Bpmz und dem ABvmsz die ersten beiden Wagen ausgeliefert. Info: www.fleischmann.de.

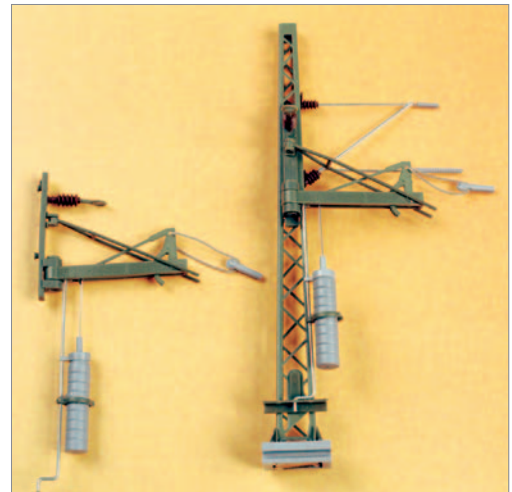
I.S. MODELLBAU ▸ *Bestellbeginn für BE-D2*

Die Bestellfrist für die auf der DB-Köf III von Roco basierende Kleinlok D2 der Bentheimer Eisenbahn (BE) läuft bis zum 30. September 2008. Schneller, genauer gesagt bis zum 30. Juni, muss man sich bei den beiden V36-Modellen (Basis Lima-Hornby) der Verkehrsgemeinschaft Hoya und des DEV Bruchhausen-Vilsen entscheiden. Info: I.S. Modellbau, Bernd Schumacher, Hagener Str. 290 a, 47223 Kreuztal, Tel. (02732)86647, Internet: www.is-modellbau.de.

FALLER ▸ *Swimmingpool und Gartenhaus in H0*

Wer in der H0-Welt etwas auf sich hält, der stattet sein Grundstück spätestens jetzt mit Swimmingpool und Gartenhaus inklusive gemauertem Grill aus. Patiniert wird der überdachte Bahnsteig mit Abgang und Zubehör in Baugröße N ausgeliefert. Blaue Stunden verspricht das farbenfrohe Fachwerkhaus in derselben Nenngröße. Info: Gebr. Faller GmbH, Postfach 1120, 78148 Gütenbach, Tel. (07723) 6510, Fax (07723) 651123.

VIESSMANN ▸ *TT-Hebelspannwerk*



TT-Bahner können das Hebelspannwerk einzeln zum Anstecken (Bild links) oder bereits an einem Gittermast montiert (Bild rechts), erwerben. Für dieselbe Baugröße fertigen die Hatzfelder ein- und zweistrahlige Straßenleuchten, die mit LED bestückt sind. Fix und fertig zum Einbau mit Halterung und zwei unterschiedlichen Hebelscheiben bietet Viessmann einen Servo-Antrieb an. Separat ist ein Servo-Control-Baustein zur Ansteuerung des Servo-Antriebes erhältlich. Info: www.viessmann-modell.de.

Modellbahn Aktuell

ROLF KNIPPER †

Ehrenplatz im Moba

Schon lange Zeit war Rolf Knipper angeschlagen, die Krankheit hatte sich nicht stoppen lassen. Nie hatte er die Hoffnung aufgegeben, vielleicht doch noch ein Wunder zu erleben. Der Krebs war stärker. Rolf Knippers Fabrikbauten, sein Dammtor-Bahnhof und die Mercedes-Fabrik entstanden im Auftrag von Trix/Märklin und waren stets Publikumsmagneten sowie Anreiz für die stete Erneuerung unserer Idee. Unzählige Schaustücke für Messen und Ausstellungen stammten aus seiner Manufaktur und waren Titelbilder vieler Kataloge und Prospekte. Rolf hatte den Blick für die richtige Abbildung der Wirklichkeit, beherrschte Rhythmus und Schwung der Trassen- und Gleisführung, pflanzte Wälder und Felder, errichtete Straßenzüge in allen Epochen und Jahreszeiten. Er übersah kein noch so kleines Detail. Unter seinen Händen entstanden unbeschreiblich schöne Wunderwerke des Modellbaus. Obendrein lief bei seinen Anlagen auch der perfekte digitale Fahrbetrieb. Rolf hat sich in vielen Publikationen zu Anlagenbau und Digitaltechnik geäußert, hat für alle großen deutschen Modellbahnzeitschriften und noch bis zuletzt am zweiten Band zur Digitalsteuerung mit Uhlenbrock-Bauteilen gearbeitet. Er wird uns fehlen. Wir trauern mit seinen Angehörigen und werden immer an ihn denken. Sein Ehrenplatz im Moba ist ihm sicher. Rolf Knipper verstarb im Alter von 52 Jahren in Burscheid. *Moba-Medienteam*

30. INTERMODELLBAU DORTMUND

Ansturm auf die Westfalenhallen

Schon bemerkenswert, wie sich die Dortmunder Modellbahn- und -bau-Messe gemausert hat: Von 1979, damals noch bescheiden als Modellbau 79 in der einen Westfalenhalle firmierend, bis zur international vielbeachteten und -besuchten und somit zu Recht als Intermodellbau Dortmund bezeichneten Publikumsmesse in acht Hallen, der bedeutendsten alljährlichen Verkaufsmesse der Branche im Nordwesten der Republik. Kein Wunder, der Standort ist eben nicht nur ideal für den Ballungsraum an Rhein und Ruhr, sondern nicht zuletzt auch für das westliche Ausland.
Und wenn man den diesjährigen Andrang berücksichtigt, allein am Samstag schoben sich über 27000 Schau- und Kauflustige, darunter zahlreiche Familien mit Kindern, durch die Hallen und Gänge, dann muss einem ums Hobby nicht bang werden. Über 100000 Besucher – das elektronisch mehrfach erfasste Ausstellungspersonal hoffentlich nicht mitgezählt – an fünf Tagen, rund 24 Millionen Euro Umsatz der 403 kommerziellen unter den insgesamt 528 Ausstellern aus 14 Ländern und eine bunte Mischung an Modellbahnanlagen, die offensichtlich den Geschmack des Publikums traf, sorgten für einen runden Erfolg.
Und auch alle Großen waren da inklusive des handelsblattgebeutelten Branchenführers. Alle? Nein, Roco eigentlich nicht, aber uneigentlich doch.



Fotos (2): Haucke

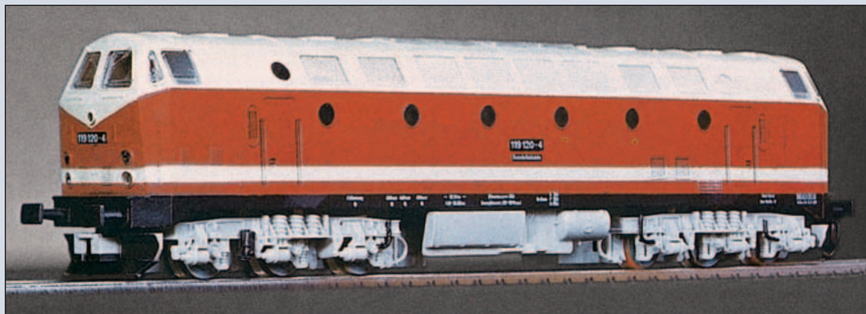
Reger Zuspruch: Modellbau und Schule.



In Spur-I-Aktion: Hans-D. Wunderlich.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 20 JAHREN: *119 von Berliner TT-Bahnen*



Während der H0-Modellbau in der DDR der 1980er-Jahre irgendwie stehenzubleiben schien, was zeitgemäße Triebfahrzeuge betraf, durften sich viele TT-Anhänger 1986 über die Baureihe 250 und 1988 auch über die 119 freuen. In der Ausgabe 10/1988 wurde letztere ausführlich vorgestellt. Erstmals integrierte man bei einem TT-Modell die Pufferbohle nicht mehr schwenkbar ins Drehgestell, sondern vorbildgerecht als Bestandteil des Lokkastens. Wohl aus fertigungstechnischen Gründen wählte man 1988 bei BTTB die Ausführung ab Betriebsnummer 117 mit drittem Spitzenlicht unterhalb des Führerstandes und glattem Dachabschluss.

JOACHIM KRUSPE †

Gotthard in TT

Unser langjähriger Modellbahnfreund und exzellenter Modellbauer Joachim Kruspe ist am 14. März im Alter von 72 Jahren verstorben. Er war Initiator und langjähriger Vorsitzender des weit über die DDR hinaus bekannten Modellbahnclubs „VEM - MEDI - DMV“ und heutigen TT-Modellbahnvereins Gotthardbahn e.V. Durch sein Wissen und Können ist eine Vielzahl an Schweizer Triebfahrzeugen entstanden, die oft Preisträgermodelle in nationalen und internationalen Wettbewerben waren. Diese sind noch heute der Mittelpunkt auf der Nordrampe der TT-Gotthardbahn. Wir werden sein Wissen und modellbahnerisches Können, das er auch an die junge Generation gern weitergab, sehr vermissen.

TT-Modellbahnverein Gotthardbahn e.V.

4. MRG-MODELLBAU-SEMINAR

Aus Neu mach Alt

● Der Modellbauer und MEB-Autor Michael Robert Gauß leitet Anfang Oktober 2008 erneut ein Modellbau-Seminar. Hauptthema ist die authentische Verwitterung von Gebäuden und Fahrzeugen, außerdem sollen ein kleines Gebäude und ein Baum selbst gefertigt werden, um Techniken für den Eigenbau zu erproben. Es findet vom 3. bis zum 5. Oktober 2008 in Markelsheim bei Bad Mergentheim statt. Es wird die rechtzeitige Buchung eines Zimmers eigener Wahl empfohlen, die Verwaltungsstelle Markelsheim ist unter Tel. (07931) 2610 (werktags 8 - 12 Uhr) gern behilflich. Die Anmeldung sollte bis 20. September an der VHS Bad Mergentheim erfolgen: Tel. (07931) 574300, Fax (07931) 574907, E-Mail: vhs@bad-mergentheim.de. Die Seminargebühr beträgt 150 Euro, für MEB-Abonnenten und Eisenbahn-Romantik-Clubmitglieder werden 10 Euro Nachlass gewährt. Die Kursnummer 82m-299 ist bei Anmeldung sowie bei der Überweisung als Verwendungszweck anzugeben (Konto Nr. 1001890, Sparkasse Tauberfranken, BLZ 67352565). Eine Materialliste ist über die VHS Bad Mergentheim erhältlich und unter der Homepage www.michael-robert-gauss.de abrufbar.

Foto: Gauß



Nicht nur die Schienenfahrzeuge, auch die Gebäude auf der Modellbahn sollten alt aussehen. Anregungen vermittelt das 4. MRG-Seminar.

RECHTSSTREIT / URTEIL

Handel vs. Verein?

● Sind Verkäufe von Modellbahnwagen durch Modellbahnvereine unlautere Konkurrenz? In Luxemburg wurde ein Grundsatzurteil für die Vereine gefällt. Um entsprechend detailreiche Modelle der seit September 2004 für die CFL rollenden Doppelstockwagen den eigenen Mitgliedern anbieten zu können, bestellte ein luxemburgischer Modellbahnverein mit Erlaubnis der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft CFL eine Reihe Modelle bei einem Hersteller in Dänemark. Daraufhin wurde zuerst aufgrund von Klagen dreier luxemburgischer Modellbahnhändler dem Verein wegen des geplanten Verkaufs der Modelle an seine Mitglieder unlautere Konkurrenz unterstellt. Ein vierter Händler distanzierte sich von Anfang an klar von dem Vorhaben der anderen drei Händler. Schließlich kam es zu einem Gerichtsprozess einschließlich Berufung. Laut Gericht handelt es sich bei den Vereinen und dem einmaligen Kauf einer Reihe Modellbahnwagen ohne Gewinnzweck um keine gewerbliche Tätigkeit, somit auch nicht um unlautere Konkurrenz. Es war ein sehr wichtiges Urteil für die Vereine und sorgte für Erleichterung sowohl im Gespräch mit Vereinsmitgliedern wie auch in Internetforen über die Grenze des Landes hinaus. Ein anderes Urteil hätte für viele ehrenamtliche Vereine das Ende vieler ihrer Tätigkeiten und Bereicherungen des lokalen Lebens und der Kultur bedeutet.



Schlimm oder ganz schlimm? Modelle solcher Wagen gab ein Verein aus Luxemburg in Auftrag, ein Gericht entschied: Er darf das auch.

Foto: P. Witry

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422





Foto: MEB-Archiv

GROSSES JUBILÄUMSFEST

Die Eisenbahnstrecke Zwickau – Schwarzenberg wird 150 Jahre alt. Im Mittelpunkt der Feiern steht das Museums-Bw.



Foto: RhB

HIGH-TECH MIT ALPENBLICK

Das Land der Eidgenossen ist immer eine Reise wert. Und dazu gehört natürlich auch eine Fahrt mit dem Glacier-Express, die in den neuen Panorama-Wagen zum Erlebnis wird.

Außerdem

Goldenes Gleis

Wir fangen die Höhepunkte der Preisverleihungen von der Festveranstaltung in Baden-Baden für Sie ein.

Lübeck saniert

Für die Zukunft gerüstet ist der historische Hauptbahnhof der Hanse- und Marzipanstadt.

Serieller Empfänger

Bits im Gänsemarsch, Teil 3: Weiter geht´s mit dem Schieben der Bits im Signal-Empfänger.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Chocholaty

AUFGETANKT

Mit einem Umbausatz von Günter Weimann wertet Jörg Chocholaty das bekannte Kibri-Tanklager geschickt auf.

Das Juli-Heft erscheint am **18. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

www.vgbahn.de

www.modelleisenbahner.de



Foto: Stirl

HAMBURGER HOCHGEBIRGE

Hoch hinaus geht es in der Speicherstadt: Miniatur-Wunderland schlägt alle Rekorde mit der H0-Schweiz.



Foto: Kirchberg

SCHÖNHEIDER BRÜCKENBAU

Teil 6, Schönheide en miniature: Mit den Selbstbaubrücken endet die Serie.